SKRZYDLATA POLSKA

NR 49 (856) ● 3. XII. 1967 ● ROK XXIII/XXXVII ● CENA 2 ZŁ



Znana to prawda, że górnicy interesują się bardzo lotnictwem. Świadczy o tym też powyższe zdjęcie, które dedykujemy wszystkim górnikom w dniu ich tradycyjnego święta. Z okazji tegorocznej górniczej „Barburki" przedstawiamy ponadto Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego (patrz str. 4—5).

Foto: B. Koszewski

POTĘŻNA BARIERA

PIERWSZYM punktem porządku dziennego na obradach Sejmu w dniu 21 listopada br. było sprawozdanie Komisji Obrony Narodowej o rządowym projekcie ustawy o powszechnym obowiązku obrony PRL, które przedłożył poseł Paweł Wojas (PZPR).

Przemawiając w imieniu Klubu Poselskiego PZPR, poseł Edward Gierek podkreślił, że waga ustawy o powszechnym obowiązku obrony PRL polega przede wszystkim na kapitalnej wymowie politycznej tego dokumentu. O gwarancjach bezpieczeństwa naszej ojczyzny, nienaruszalności jej granic i aktualnej pozycji w świecie zadecydowało wkroczenie Polski na drogę budownictwa socjalistycznego, sojusz ze Związkiem Radzieckim i przynależność do systemu państw socjalistycznych.

Nasza ludowa obronność — stwierdził poseł E. Gierek — ma jednocześnie nowe oparcie w zwielokrotnionym własnym potencjale. Wraz z ogólnym rozwojem ekonomicznym Polski i w jego wyniku powstał nowoczesny przemysł obronny, zdolny produkować seryjnie najbardziej skomplikowany sprzęt i urządzenia wojskowe. Dzięki temu Ludowe Wojsko Polskie przekształciło się w armię całkowicie zmotoryzowaną i w znacznym stopniu zmechanizowaną. Obecnie jedna nasza dywizja pancerna dysponuje 2-krotnie większą liczbą czołgów średnich niż posiadała ich cała armia polska w 1939 roku. Nieba nad Polską bronią dziś nie tylko nowoczesne samoloty odrzutowe uzbrojone w rakiety „powietrze-powietrze" — ale także rakiety przeciwlotnicze zdolne do zniszczenia każdego obiektu, który wtargnąłby do naszej przestrzeni powietrznej. Liczne problemy operacyjno-taktyczne rozwiązane są przy pomocy elektronowych maszyn liczących.

E. Gierek podkreślił następnie, że najbardziej jaskrawym przejawem awanturniczej polityki imperializmu światowego jest obecnie barbarzyńska agresja Stanów Zjednoczonych w Wietnamie oraz drugie ognisko wojny wzniecone agresją Izraela na Bliskim Wschodzie i podsycane — za aprobatą i poparciem imperializmu amerykańskiego — okupacją zagarniętych terenów arabskich przez wojska izraelskie. Narody arabskie — powiedział poseł — mają w krajach socjalistycznych prawdziwych i wiernych przyjaciół.

Mówiąc o niebezpiecznym kursie NRF na zaostrzenie sytuacji międzynarodowej pos. Gierek podkreślił, że NRF w swych odwetowych dążeniach wykorzystuje poparcie USA.

Polityka Bonn stanowi dziś poważną przeszkodę w uregulowaniu bezpieczeństwa europejskiego.

Mówca stwierdził następnie, iż nasz system obronny zakłada pełne powiązanie wysiłku obronnego sił zbrojnych z odpowiednio przygotowaną administracją i gospodarką narodową oraz z właściwie zorganizowanym i przygotowanym społeczeństwem. Tak pojęta i konsekwentnie realizowana ludowa obronność naszego państwa, w powiązaniu z naszym udziałem w sojuszu obronnym państw Układu Warszawskiego — stanowi potężną barierę przed awanturnictwem i agresją sił imperialistycznych.

Sejm jednomyślnie uchwalił Ustawę o Powszechnym Obowiązku Obrony PRL.

BLISKO 60 000 ZŁ ZYSKAŁ AEROKLUB ŚLĄSKI DZIĘKI ZOBOWIĄZANIOM

PRACOWNICY Aeroklubu Śląskiego dla uczczenia 50 rocznicy Rewolucji Październikowej i 40-lecia swego klubu podjęli szereg zobowiązań. Ostatnio zakończyli ich realizację i podsumowali wyniki. Okazało się, że ogólna wartość prac wykonanych w ramach czynów społecznych sięga blisko 60 000 zł.

Zobowiązania pracowników Aeroklubu Śląskiego dotyczyły głównie prac gospodarczych i renowacyjnych na terenie lotniska. Do bardziej cennych prac należały m. in.: plewienie żywopłotu, przycinanie obrzeży trawników, plewienie ścieżek żużlowych, wysypanie żużlem głównej drogi wjazdowej i parkingu przed budynkiem portowym, wyregulowanie płytek chodnikowych na płycie głównej przed hangarem, dwukrotne malowanie farbą olejną masztów flagowych i radiostacji wysokości 18 i 24 m, malowanie farbą olejną zewnętrznych konstrukcji stalowych.

Podana wartość czynów społecznych została oficjalnie wyceniona przez Rejonowego Inspektora Nadzoru Budowlanego i obejmuje tylko robociznę. Materiały bowiem Aeroklub Śląski otrzymał bezpłatnie od MZBM. (p)

UTWORZENIE MINISTERSTWA PRZEMYSŁU MASZYNOWEGO

W dniu 21 listopada br. Sejm uchwalił m. in. Ustawę o utworzeniu Urzędu Ministra Przemysłu Maszynowego. Na wniosek Prezesa Rady Ministrów Izba powołała na stanowisko ministra Przemysłu Maszynowego — JANUSZA HRYNKIEWICZA.

Resortowi Przemysłu Maszynowego podlega m. in. nasz przemysł lotniczy.

DIAMENTOWE DNI AEROKLUBU TATRZAŃSKIEGO

TEGOROCZNE jesienne wiatry halne były bardzo pomyślne dla szybowników startujących z lotniska Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu. W lotach falowych nad Tatrami uzyskano następujące ważniejsze wyczyny sportowe:

22.IX. 1967 r.: Franciszek **Kukliński** (Bydgoszcz) — 2-gi diament;

3.XI. 1967 r.: Romuald **Nowakowski** (Kraków) — 3-ci diament; Janusz **Tarkowski** (Kraków) — 2-gi diament; Bogumił **Smagowicz** (Kraków) — 2-gi warunek do złotej; Jerzy **Socha** (Kraków) — 1-szy warunek do złotej; Józef **Michta** (Kielce) — 2-gi warunek do złotej; Stanisław **Aleksandrowicz** (Poznań) — 2-gi warunek do złotej.

5.XI. 1967 r.: Roman **Gajos** (Kielce) — 3-ci diament; Józef **Michta** (Kielce) — 2-gi diament; Andrzej **Świst** (Nowy Targ) — 1-szy diament; Tadeusz **Świst** (Nowy Targ) — 1-szy diament; Ryszard **Netter** (Nowy Targ) — 1-szy diament oraz pierwszy warunek do złotej; Wojciech **Mozdyniewicz** (Nowy Targ) uzyskał w locie treningowym 6 500 m npm.

6.XI. 1967 r.: Mirosław **Gajewski** (Kielce) — 1-szy diament; Bogumił **Smagowicz** (Kraków) — 2-gi diament; Róża **Sokołowska** (Warszawa) — 1-szy diament i pierwszy warunek do złotej.

Poza tym w lotach treningowych Halina Lizończyk z Warszawy i Wojciech Mozdyniewicz z Aeroklubu Tatrzańskiego uzyskali wysokości odpow. 8 600 m i 9 000 m npm. Największe osiągane w tych dniach wysokości wynosiły 8 600, 9 000, 9 300 m npm.

Ogółem w roku 1967 piloci szybowcowi zdobyli na fali tatrzańskiej 13 diamentów oraz 11 warunków do Złotej Odznaki Szybowcowej. Wszystkim im składamy serdeczne gratulacje.

Elar

Z DZIAŁALNOŚCI MUZEUM LOTNICTWA W KRAKOWIE

● Z końcem września br. przesłano do Muzeum Lotnictwa w Krakowie skrzydła Lilienthala, które znajdowały się w Muzeum Techniki NOT w Warszawie. W Krakowie skrzydła przejdą kapitalny remont oraz zostaną wykonane trzy kopie skrzydeł. Oryginalne skrzydła pochodzą z 1896 r. Przy remoncie oraz przy rekonstrukcjach pracują st. technicy lotniczy Bronisław Zawicki, Franciszek Stanko oraz mechanik lotniczy Edward Micuda. Pierwsza kopia skrzydeł ma być gotowa na koniec grudnia br. Oryginalne skrzydła po kapitalnym remoncie wrócą do Muzeum Techniki NOT w Warszawie.

● W dniach od 19 do 26 października br. bawili w Dreźnie mgr inż. Ryszard Szumilewicz — pracownik naukowy Muzeum Techniki NOT w Warszawie oraz mgr Marian Markowski — kierownik Muzeum Lotnictwa w Krakowie, którzy z ramienia Dyrekcji Muzeum Techniki NOT podpisali z Muzeum Komunikacji (Verkehrsmuseum) umowę w sprawie organizacji w 1968 roku wystawy astronautycznej. Wystawa będzie nosiła tytuł: „Dziesięć lat lotów kosmicznych". Autorem scenariusza jest mgr Markowski, zaś plastykę wystawy opracowuje mgr inż. Szumilewicz Na wyżej wymienioną wystawę Muzeum Techniki NOT przygotowuje szereg eksponatów, w tym modeli sztucznych satelitów Ziemi, rakiet kosmicznych oraz model „Wostok-I". Otwarcie wystawy ma nastąpić w dniu 3 lutego przyszłego roku. Wystawa ma pozostać w Dreźnie przez okres od trzech do sześciu miesięcy. Muzeum Lotnictwa w Krakowie przekaże jedną kopię skrzydeł Lilienthala Dyrekcji Muzeum Komunikacji w Dreźnie. Organizację oraz kierownictwo naukowe nad projektowaną wystawą sprawuje Dyrekcja Muzeum Techniki NOT w Warszawie.

● W dniach od 7 do 21 października br. czynna była w krakowskim Parku Jordana wystawa harcerska, zorganizowana z okazji wręczenia Chorągwi Krakowskiej nowego sztandaru i nadania jej imienia Tadeusza Kościuszki. W ramach tej wystawy Muzeum Lotnictwa zorganizowało ekspozycję pt. „Radzieccy zdobywcy Kosmosu", którą w ubiegłym roku otrzymało w darze od Dyrekcji Muzeum Techniki NOT.

● Od 2 listopada br. czynna jest w Osiedlu Robotniczym w Nowej Hucie wystawa, dotycząca osiągnięć kosmicznych Związku Radzieckiego. Wystawę zorganizowało (na zamówienie społeczne) Muzeum Lotnictwa, które ponadto prowadzi w ciągu roku szkolnego 1967/1968 stałe wykłady w Ośrodku Młodzieżowym. Wykłady obejmują tematycznie lotnictwo i kosmonautykę.

● Muzeum Lotnictwa odwiedzają goście krajowi — z przewagą młodzieży oraz goście zagraniczni. W dniu 14 listopada br. odwiedziła Muzeum grupa zagranicznych uczestników konferencji meteorologicznej, która odbywała się w Krakowie. Gości oprowadzał kierownik Muzeum mgr Marian Markowski.

● We wrześniu br. radziecka wytwórnia filmowa „Mosfilm" nakręcała w Krakowie i okolicy film wojenny pt. „Tarcza i miecz". Fragmenty lotnicze tego filmu zostały nakręcone w Muzeum Lotnictwa, na lotnisku w Rakowicach. Prace techniczne dla „Mosfilmu" wykonywali pracownicy Wytwórni z Łodzi. Grupa techniczna Muzeum Lotnictwa przygotowała sprzęt lotniczy.

● Znany senior lotnictwa Paweł Zołotow (najstarszy wiekiem latający pilot w Polsce) wykonał rekonstrukcję samolotu Bleriot'a. Na samolocie tym Louis Bleriot wykonał w 1909 roku przelot nad Kanałem La Manche. Tę bardzo ciekawą rekonstrukcję ma zakupić dla Muzeum Lotnictwa Dyrekcja Muzeum Techniki NOT, której nasze Muzeum podlega. Jest to już druga rekonstrukcja wykonana przez Pawła Zołotowa. Pierwszą jest samolot „Farman-4", który znajduje się w naszym Muzeum w Krakowie. Samolot ten pochodzi z okresu 1910 roku i na nim po raz pierwszy bracia Farman (konstruktorzy) zastosowali radio w 1911 r.

● Muzeum Lotnictwa posiada własną bibliotekę, na którą składają się prawdziwe „białe kruki". Najstarsza książka o lotnictwie pochodzi z 1856 r. Muzeum gromadzi również pamiątki lotnicze, takie jak: odznaki, mundury, dokumenty osobiste lotników, fotografie, listy, zapiski itp.

Prosimy wszystkich ofiarodawców o kontaktowanie się z nami pod adresem:

MUZEUM LOTNICTWA
Kraków-28, skrytka poczt. 17
tel. 407-74

M.M.

DIAMENTY NAD KARKONOSZAMI

POCZĄTEK listopada był pomyślny dla szybowników „polujących" na wysokościowy diament. W dniu 1 listopada sprzyjające warunki falowe pozwoliły na uzyskanie następujących wyników:

Jacek JAŚKIEWICZ — przewyższenie 5 450 (1 diament), Marek ANDRZEJCZAK — 5 700 (złota + 1 diament), Zdzisław PŁOTKOWIAK — 6 180 m (1 diament), JERZY KĘDZIERSKI — 6 220 m (złota + 1 diament), Waldemar RATAJCZAK — 6 170 m (3 diament), Stanisław SKRZYŃSKI — 5 650 m (1 diament), Peter HEINZEL (NRD) — 5 650 m (złota + 1 diament), Ekkehard STRAUBE (NRD) — 6 920 m (złota + 1 diament), Gerhard ZINKE (NRD) — 5 040 m (1 diament), Siegfried GROSSER (NRD) — 3 850 m (złota), Wilfried FIEBIG (NRD) — 4 070 m (złota), Stanisław ZWOLIŃSKI — 3 120 m (złota).

W niedzielę 5 listopada, mimo niezbyt trafnej zapowiedzi „Wicherka" na starcie stawiła się dość liczna grupa pilotów. Wiejący z siłą do 30 m/sek halny wynosił bez problemu szybowce na wysokość 6—7 tysięcy metrów. Jedynym problemem był hol w niezwykle turbulentnych warunkach. Natomiast dalszy swobodny lot w rejonie pierwszej fali Kowary — Karpacz nie nastręczał problemów. Wznoszenia rotorowe, występujące prawie od samej ziemi, a dające wznoszenia ponad 10 m/sek, pozwoliły na niskie stosunkowo wysokości odczepienia rzędu 400—600 m. Warto dodać, iż wszyscy wyholowani piloci uzyskiwali przewyższenia ponad 5 000 m. Dzień ten można nazwać „wrocławskim", gdyż 7 pilotów tego aeroklubu uzyskało diamentowe przewyższenia. Ciekawe loty mieli w tym dniu również: instr. Wiesław Dziedzio, który wykonał przelot docelowo-powrotny 280 km wzdłuż fali, zmuszony do lądowania zmrokiem i zanikiem fali w odległości 60 km od Jeleniej Góry oraz pil. Eugeniusz Hilczer, który po odczepieniu się nad jeleniogórskim lotniskiem na trzeciej fali dostał się kolejno na drugą i pierwszą falę, uzyskując wysokość ponad 7 000 metrów.

A oto uzyskane przewyższenia w dniu 5 listopada br.: Achil RUDNIK — przewyższenie 5 950 m (3 diament), Andrzej BAŃSKI — 5 760 m (2 diament), Zdzisław BYLOK — 6 160 m (2 diament), Jerzy MUSIAŁ — 5 170 m (2 diament), Mieczysław PRZYBYLSKI — 6 260 m (złota + 2 diament), Marek MOSZCZYŃSKI — 6 360 m (1 diament), Andrzej CZEREYSKI — 5 560 m (1 diament), Stanisław WITEK — 5 000 m (2 diament), Wilfried FIEBIG (NRD) — 6 210 m (1 diament), Siegfried GROSSER (NRD) — 5 660 m (1 diament), Hans Joachim SCHUMACHER (NRD) — 6 110 m (1 diament), Leszek WALIGÓRA — 5 510 m (2 diament), Jerzy BEM — 6 410 m (złota + 2 diament), MAZUREK-PRZYBYLSKA — 5 000 m (trening), HILCZER-DYTLEWSKI — 6 000 m (trening), Wiesław DZIEDZIO — 6 000 m (trening).

STEFAN RÓŻYCKI

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **W jednostkach** Marynarki Wojennej odbywają się rokrocznie zawody o tytuł najlepszego specjalisty. Najlepszym pilotem lotnictwa morskiego w 1967 roku został kpt. mar. pil. Eugeniusz Skubich, najlepszą eskadrę ma kmdr ppor. pil. Zdzisław Bodzak, a najlepszych techników ma kpt. mar. Albin Jodko. Spośród mechaników najlepszymi w tym roku okazali się: st. bosman Tadeusz Staruchowicz — mechanik samolotu, st. bosman Zygmunt Kiliński — mechanik uzbrojenia lotniczego i st. bosman Andrzej Żurawik — mechanik urządzeń radiotechnicznych. Nasze gratulacje!

★

● **W Toruniu** czynna była Centralna Wystawa Wynalazczości i Racjonalizacji Wojsk Rakietowych i Artylerii WP, połączona ze zlotem i naradą przodujących racjonalizatorów. W salach toruńskiej uczelni oraz na obszernym placu ćwiczeń zgromadzono prawie 300 eksponatów, reprezentujących podstawowe działy szkolenia bojowego oraz eksploatacyjno-technicznego wojsk rakietowych i artylerii.

★

● **Stowarzyszenie** Inżynierów i Techników Komunikacji, skupiające w swych szeregach inżynierów i techników zatrudnionych w budownictwie, transporcie samochodowym, lotniczym oraz komunikacji miejskiej, obchodzi 50-lecie swej działalności. SITK liczy obecnie 17 tysięcy członków, pracujących w kołach branżowych i komisjach problemowych.

★

● **W Aeroklubie** Opolskim rozegrano wewnątrzklubowe zawody spadochronowe o Puchar Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki. Startowało 14 skoczków. Zwyciężył Lesiak — 1 028 pkt, przed Michalskim 818 pkt i Wawrzkiewiczem — 701 pkt.

★

● **Wzorem** innych miast, zorganizowano również harcerską drużynę lotniczą w Lublinie, która liczy ponad 40 osób. Niektórzy członkowie tej drużyny, przy pomocy Aeroklubu Lubelskiego, przeszli już szkolenie szybowcowe i spadochronowe i przy okazji zdobyli Młodzieżowe Odznaki Sprawności Obronnej. Aeroklub Lubelski i Komenda Chorągwi ZHP w Lublinie, współpracując ze sobą ściśle, rozwijają akcję szkolenia lotniczego harcerzy i przygotowują już następnych kandydatów do szkolenia w roku przyszłym.

★

● **Równolegle** z budową nowego centralnego portu lotniczego w Warszawie na Okęciu trwają prace drogowe na przedłużeniu alei Żwirki i Wigury, która dojdzie pod sam nowy budynek dworca lotniczego. Przy prawym paśmie jezdni trwają roboty porządkowe, a załogi warszawskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych wykonują obecnie lewe pasmo jezdni.



POLSKA Z LOTU PTAKA

KATOWICE. Jednym z najważniejszych ośrodków kulturalnych Katowic i województwa, obok oddziału Akademii Sztuk Pięknych, Filharmonii Śląskiej i innych, jest — widoczny na zdjęciu — Teatr Śląski im. S. Wyspiańskiego. Z placówek kulturalnych w Katowicach wymienić również należy Śląski Teatr Lalki i Aktora.

Foto: B. Koszewski

„MODELARZ" I MODELARSTWO POLSKIE

Miesięcznik „Modelarz", pismo modelarzy kołowych, lotniczych, okrętowych i rakietowych — jak mówi o tym podtytuł pisma — ukazał się w listopadzie (numer październikowy) jako jubileuszowy, 150 z kolei. Ukazał się w przyjemnej, barwnej (rotograwiurowej) szacie graficznej, objętości 32 stron i cenie 4,5 zł; no i niebagatelnym nakładzie — 35 tysięcy egzemplarzy.

Sądzę, że jest to wydarzenie nie tylko w polskim ruchu modelarskim, ale zasługuje również na uwagę w naszym życiu lotniczym, zważywszy przecież, że to popularne wśród młodzieży czasopismo dość szeroko uwzględnia w swym profilu tematykę modelarstwa lotniczego i rakietowego, co — siłą rzeczy — skłania mnie (jako że byłem świadkiem narodzin „Modelarza" i śledzę działalność tego czasopisma) do różnych refleksji. Nie tyle może na temat czasopisma, chociaż i te człowieka nachodzą, ile w ogóle na pewne tematy w rozwoju ruchu modelarstwa w Polsce.

„Modelarz" wychodzi już 12 lat. Ma za sobą bogaty dorobek i o zasługach pisma dla modelarstwa polskiego nie ma potrzeby — sądzę — nikogo przekonywać. Znając trochę, od kuchni, różne trudności wydawnicze redakcji (m. in. brak papieru), trzeba tylko zespołowi pogratulować tego wyczynu; albowiem — jak sami piszą o sobie w numerze jubileuszowym — „Wydanie „Modelarza" to niejednokrotnie wyczyn raczej sportowy". Cóż, bywa i tak. Wyczynowcy w redakcji są widać dobrzy, skoro „Modelarz" ukazuje się już 12 lat, mając za sobą 150 miesięcznych wydań. Trzeba dodać i to, że z inicjatywy i pod patronatem redakcji zaczęły swój samodzielny żywot: „Mały Modelarz" jak również „Plany Modelarskie", a protektorem całości jest Zarząd Główny Ligi Obrony Kraju — wydawca tychże.

Wracając do rzeczy bardziej ogólnych chciałbym zauważyć, że „Modelarz" swą owocną i długoletnią już działalnością spopularyzował inne mniej znane i uprawiane w Polsce dziedziny modelarstwa. Mam tu na myśli przede wszystkim modelarstwo kołowe, które chociaż nie jest jeszcze u nas tak masowe jak lotnicze i wodne*), znajduje coraz więcej zwolenników. Odnosi się to również do najnowszego rodzaju tej dziedziny — modelarstwa rakietowego, które pismo konsekwentnie lansuje i rozwija.

I stąd chyba wynika szczególna rola „Modelarza" w przeszłości i w przyszłości. Miesięcznik patronuje bowiem modelarzom wszystkich specjalności, rozwija obok pism specjalistycznych, takich jak „Skrzydlata" i „Morze" — wszechstronne zainteresowania politechniczne młodzieży. Nie da się ukryć, że modelarnie specjalistyczne, a więc na przykład wyłącznie lotnicze lub wodne, tracą coraz bardziej swój sens istnienia. Czy to się komuś podoba czy nie, ale praktyka dnia codziennego, nasza i obca, coraz bardziej foruje modelarnie, że się tak wyrażę, wielobranżowe. Przykładami tego mogą być u nas chociażby modelarnie w Pałacach Młodzieży, Domach Kultury, harcerskie, zakładowe i osiedlowe, a co od dawna praktykuje się m. in. w Związku Radzieckim.

Inna sprawa, że modelarstwo lotnicze jest najbardziej popularne i młodzież najchętniej się nim zajmuje, nawet w tych modelarniach wielobranżowych, co potwierdza chociażby przykład LOK-u (ponad 50 procent ogółu modelarzy stanowią modelarze lotniczy i rakietowi). Z tego wynika przecież, że lotnictwo i astronautyka cieszy się i cieszyć się będzie nadal niesłabnącym zainteresowaniem młodzieży, co odnotowuję z prawdziwą satysfakcją.

Na tym tle dostrzegam jednak sporo nieporozumień w naszym ogólnopolskim ruchu modelarskim. Nie jest on jednolicie sterowany i konsekwentnie prowadzony, z pożytkiem dla naszej młodzieży. Rządzą tu dwie potęgi: Liga Obrony Kraju i Aeroklub PRL. Trochę z boku pozostają Pałace Młodzieży, Domy Kultury i Związek Harcerstwa Polskiego (który w rozwoju modelarstwa stracił wiele ze swej dynamiki z dawnych lat). Wszystkie te organizacje i instytucje robią co mogą, nie bez separatystycznych ambicji, aby możliwie jak najlepiej rozwijać wybrane przez siebie dziedziny modelarstwa. Daje się jednak wyraźnie odczuć, nie od dziś zresztą, brak koordynacji tych poczynań, jakiegoś centralnego sterowania całym tym ruchem.



No bo — na przykład: Mamy co roku w różnych dziedzinach modelarstwa mistrzostwa Polski, które oddzielnie organizuje LOK i oddzielnie APRL (modele latające, rakietowe itp.), a nawet — o ile się nie mylę — również Pałace Młodzieży. Czy to są mistrzostwa z prawdziwego zdarzenia? Z pewnością nie! Nie muszę nikogo przekonywać, że w prawdziwych mistrzostwach Polski, tej czy innej dziedziny modelarstwa, winni startować najlepsi modelarze **wszystkich organizacji,** wyłonieni przez nie drogą własnych, wewnętrznych eliminacji. Kto ma je organizować na tzw. szczeblu centralnym?

Otóż to! W tym układzie organizacji modelarstwa w Polsce sporom nie będzie końca. Każda z zainteresowanych instytucji będzie miała swe racje. Dodajmy: A ileż to wyłania się wspólnych spraw zaopatrzenia (nie najlepszego przecież, jak wiemy) i wyposażenia modelarskiego? To cała masa roboty, dobrej i jakże potrzebnej działalności.

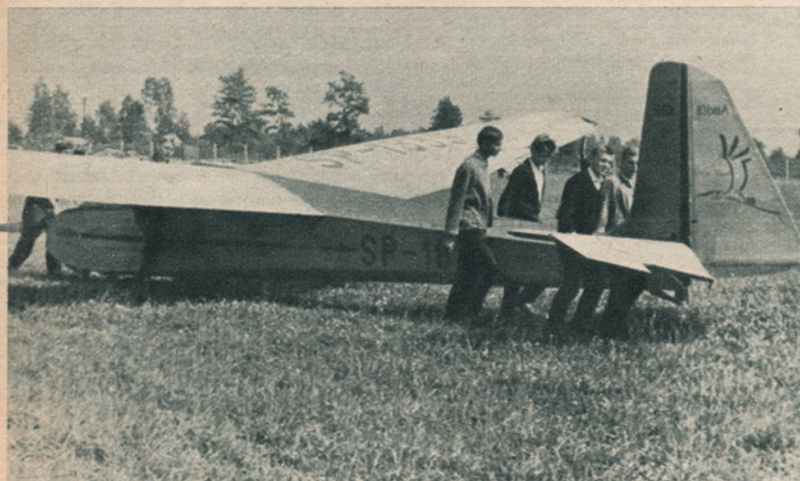
Pytanie jednak, kto ma działać w tym kierunku, kto ma na te sprawy zwracać uwagę, inspirować jedność działania w ruchu modelarskim? Oczywiście prasa, przede wszystkim ta specjalistyczna, mająca lepsze rozeznanie w tej dziedzinie. A więc i redakcja „Modelarza"; tego czasopisma, które w całości patronuje ogólnopolskiemu ruchowi modelarskiemu.

Wybaczcie, Koledzy z redakcji bratniego „Modelarza", że z racji tak miłego jubileuszu poruszam przy okazji kilka spraw żywotnych modelarstwa polskiego, które przecież na co dzień nie są wam obce. Przyjmijcie więc serdeczne życzenia dalszej owocnej pracy, stutysięcznego nakładu i energicznego działania w ruchu modelarskim w Polsce.

---

*) Tu uwaga na marginesie: Nie wiem dlaczego redakcja „Modelarza" zawęziła nazwę tej dziedziny do pojęcia modelarzy okrętowych (zgodnie z naszym słownictwem: okręt to statek wojenny, bojowy), gdyż wspomniani modelarze nie budują wyłącznie okrętów, ale również statki pasażerskie i towarowe, różnego rodzaju łodzie, jachty, holowniki itp. Dlatego też określenie — modelarstwo wodne — wydaje mi się bardziej właściwe.

LOTNICZY ROW



Najmłodsi piloci Aeroklubu Rybnickiego Okręgu Węglowego, w większości synowie górników miejscowego zagłębia, szkoleni są już na własnym lotnisku w Gotartowicach. Grupę takich pilotów przy szkolnym szybowcu „Czapla" przedstawia właśnie nasze zdjęcie.

1.

JAK co roku przedstawiamy z okazji Dnia Górnika, tradycyjnej Barburki, aeroklub górników. Tym razem jest to najmłodszy w Polsce Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego. Jego siedzibą jest lotnisko w Gotartowicach, położone 7 km na wschód od Rybnika, tuż przy drodze wiodącej do Żar. Dziś jest tu równa, posiana trawą płyta lotniska. Na jej skraju pojemny hangar, w budynku którego przewidziano również pomieszczenie biurowe i warsztatowe. Obok benzynownia, wszystko od strony szosy oddzielone solidnym ogrodzeniem.

Przez cały sezon wre tu lotnicza praca — szkolą się w powietrzu, pod okiem doświadczonych instruktorów, młodzi ludzie, synowie i córki okolicznych mieszkańców, głównie górników.

Nie byłoby w tym nic szczególnego, gdyby nie fakt, że zaledwie kilka lat temu było tu tylko szczere pole.

Inicjatywa pierwszych działaczy lotniczych, poparta przez władze i instytucje oraz szerokie rzesze pracowników, szczególnie górników Rybnickiego Okręgu Węglowego, doprowadziła do powstania na Ziemi Rybnickiej własnego, górniczego aeroklubu.

Przypomnijmy pokrótce, jak rodził się i czym żyje obecny Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego.

W roku 1960 powstał w Rybniku Społeczny Komitet Organizacyjny Aeroklubu Rybnickiego oraz Filia Aeroklubu Gliwickiego. Zadaniem Społecznego Komitetu było utworzenie samodzielnego aeroklubu. Filia natomiast zajęła się propagandą lotnictwa i zakładaniem kół lotniczych przy zakładach pracy. Pierwsi działacze i inicjatorzy to: kpt. Bohdan Litwiński, Alojzy Gomółka, Ferdynand Jośko, mgr Edwin Opic. Jeszcze w tym samym roku okoliczni mieszkańcy mogli podziwiać pokazy lotnicze. W międzyczasie szukano terenu pod lotnisko. Pierwszy taki teren, w Wielopolu, nie odpowiadał wszystkim wymaganiom. Ostatecznie, przy wybitnym poparciu i zaangażowaniu się naczelnego dyrektora Centrali Rybnickiego Zjednoczenia Przemysłu Węglowego mgr. inż. Jerzego Kucharczyka, I sekretarza Komitetu Powiatowego PZPR Jana Poloczka i przewodniczącego Prezydium PRN w Rybniku — Miłka, zdecydowano wybudować lotnisko wraz z hangarem na terenie kopalni „Jankowice". Ruszyły pierwsze prace przygotowawcze.

Sprawy robocze przejęła wielce zasłużona dla aeroklubu w Rybniku kopalnia „Jankowice". Ruszyły pełną parą prace przygotowawcze.

Sprawą budowy lotniska zainteresowano również ówczesnego posła Ziemi Rybnickiej gen. J. Freya Bieleckiego.

W międzyczasie, w roku 1961, rybnicka Filia zmieniła ze względów praktycznych szyld i stała się Filią Aeroklubu Śląskiego w Katowicach.

W roku 1962 wojsko zakończyło prace ziemne przy budowie płyty lotniskowej. Wiosną 1963 roku przeprowadzono na lotnisku niezbędne prace agrotechniczne. Filia Aeroklubu Śląskiego w Rybniku w tymże samym roku rozpoczyna pierwsze szkolenie pilotów szybowcowych. Organizuje też, przy pomocy sąsiednich aeroklubów, pokazy lotnicze, którymi utwierdza sympatię miejscowego społeczeństwa do lotnictwa. Równolegle Społeczny Komitet i Filia organizują budowę lądowisk dla śmigłowców przy miejscowych szpitalach i zakładach pracy. Pierwsze lądowisko powstaje przy Szpitalu Miejskim w Rybniku, przy wydatnej pomocy kopalni „Chwałowice".

Ukoronowaniem pierwszych wysiłków i osiągnięć było przekształcenie dotychczasowej Filii, po usilnych staraniach w Aeroklubie PRL, w samodzielny Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego. Pamiętną datą, wyznaczającą tę samodzielność, jest 1 stycznia 1964 r. Była to jednak, i pozostała do chwili obecnej, nie spotykana w działalności aeroklubowej samodzielność. Aeroklub PRL zapewnił bowiem, oprócz sprzętu lotniczego i jego remontów, zaledwie trzy etaty. Obecnie wyraża się to sumą 70 000 zł, kiedy roczny budżet Aeroklubu ROW wynosi 250 — 300 tysięcy złotych.

Istnienie zatem tego aeroklubu stało się możliwe jedynie i wyłącznie dzięki nieustającej pomocy przemysłu węglowego i załóg kopalni rybnickich i niektórych, większych zakładów pracy na terenie ROW (piszemy o tym m. in. w części poświęconej zakładowym kołom lotniczym).

Tymczasem, w roku 1964, kopalnia „Jankowice" funduje nowemu aeroklubowi kolejny prezent — pojemny i funkcjonalny hangar. Do grona niestrudzonych działaczy dołącza mgr inż. Kazimierz Kulawik, ówczesny kierownik inwestycji na lotnisku z ramienia kopalni „Jankowice", a obecnie prezes Aeroklubu ROW.

W roku 1965, wobec istnienia samodzielnego aeroklubu, dotychczasowy Społeczny Komitet Organizacyjny Aeroklubu Rybnickiego przekształca się w Społeczny Komitet Rozwoju Lotnictwa w ROW. Komitet ten, działający pod auspicjami Powiatowego Komitetu Frontu Jedności Narodu, kierowanego przez przychylnego lotnictwu Eugeniusza Czaję, przychodzi również z wielostronną pomocą aeroklubowi. Na czele Społecznego Komitetu Rozwoju Lotnictwa w ROW stoi dyrektor techniczny Rybnickich Zakładów Przemysłu Terenowego — Witold Spisak.

2.

Głównym ośrodkiem zainteresowania i nadziei na przyszłe lotnicze sukcesy Aeroklubu ROW są szybownicy. To prawda, że nie można jeszcze mówić o wielkich wyczynach. Wyszkolenie i wychowanie pilota o najwyższych umiejętnościach wymaga jednak wielu lat pracy. Na początku istnienia aeroklubu zastanawiano się nawet czy wzorem innych dyscyplin sportu nie skaperować do Rybnika kilku wysokiej klasy wyczynowców. Ostatecznie zdecydowano się, i słusznie, na wymagające niewątpliwie więcej pracy szkolenie od podstaw młodzieży, synów i córek miejscowych górników. Wyniki tej ambitnej pracy są coraz bardziej widoczne i gwarantują, że już w najbliższych latach o szybownikach Rybnickiego Okręgu Węglowego będzie coraz głośniej na arenie ogólnokrajowej.

A oto piloci, z którymi instruktorzy wiążą największe nadzieje na wyczyny w najbliższym czasie: Adam Motyka, Stanisław Wróbel i Marek Kopernok. Tuż za nimi idą: Henryk Gaik, Wiesław Dziuba, Stefan Jochemczyk i inni.

Co roku przybywa jednak Aeroklubowi ROW nowa grupa wyszkolonych, młodych pilotów. I każdy z nich zapewne marzy o wielkim lataniu i sukcesach. Wymieńmy dla przykładu kilku najmłod-

Lotnisko Gotartowice było świadkiem wielu spotkań lotniczej braci z młodzieżą i górnikami Rybnickiego Okręgu Węglowego. Dwa z takich spotkań, świadczące niewątpliwie o wielkim i wzajemnym zainteresowaniu oraz sympatii górników i lotników, przedstawiają nasze zdjęcia: powyżej w prawym rogu i poniżej.
Zdjęcia: Bernard Koszewski (2) i Antoni Parczubski (4)



szych, wyszkolonych w sezonie bieżącego roku, pilotów szybowcowych: Janusz Mazurek (17 lat), Łucjan Sowa (16 lat), Piotr Bomba (17 lat) — wszyscy są uczniami liceów ogólnokształcących; Wacław Drążczyk (18 lat) i Damian Kresz (17 lat) — uczniowie Technikum Górczego; Tadeusz Borys — (17 lat) — uczeń Technikum Mechanicznego i inni. Nie pozostają w tyle dziewczęta. W tym roku na szybowcach zaczęły latać m. in. siostry Barbara (20 lat) i Anna (16 lat) Marcakówny oraz Irena Folek (17 lat).

O dorobku sekcji szybowcowej niech mówią wreszcie liczby, choć nie oddają one na ogół pełnego samozaparcia, trudu i poświęcenia ludzi takich, jak instr. Jan Kopernok, pracujących w trudnych, pionierskich przecież dla Aeroklubu ROW czasach. I tak dla przykładu łącznie w latach 1964-65, a więc w pierwszych dwóch latach działalności, sekcja notuje następujące osiągnięcia: 4 052 loty w czasie 907 godz., 14 trzecich i 3 drugie klasy pilota szybowcowego; 20 warunków do srebrnej odznaki szybowcowej i 12 uprawnień wyszkoleniowych, 1 465 przelecianych na szybowcach kilometrów, 4 licencje pilota szybowcowego. W końcu 1965 r. trenuje aktywnie w aeroklubie 17 pilotów, w tym 15 pilotów III klasy i 2 pilotów II klasy. Sekcja w tym czasie dysponuje 6 szybowcami oraz wyciągarką i ściągarką. Korzysta z usług 2 samolotów.



Barbara Marczak, jedna z dwóch córek zasłużonego inżyniera kopalni „Jankowice", jest pilotką szybowcową (tak zresztą jak jej młodsza siostra) Aeroklubu Rybnickiego Okręgu Węglowego.

Natomiast osiągnięcia sekcji w jednym tylko bieżącym, 1967 roku, są następujące: nalot na szybowcach — 857 godz., 3 klasy drugie i 15 klas trzecich, 2 srebrne odznaki szybowcowe, 27 uprawnień wyszkoleniowych, 4 licencje, 2 784 przeleciane kilometry, 9 540 punktów w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał R. Bitnera. Trenowało i szkoliło się intensywnie w bieżącym roku kilkudziesięciu szybowników, w tym m. in. 10 do klasy drugiej i 13 do klasy pierwszej.

Obecnie sekcja posiada na stanie 10 szybowców: 2 „Czaple", 2 „Bociany", 2 „Muchy Standard" i 3 „Muchy 100A", nie licząc pomocniczego sprzętu startowego (wyciągarka, ściągarka). Do dyspozycji sekcji przeznaczone są te same co na początku dwa samoloty holujące.

Działalność samolotowa ogranicza się do lotów usługowych na rzecz sekcji szybowcowej, lotów propagandowych i dyspozycyjnych oraz do szkolenia nielicznej grupki pilotów dla potrzeb własnych. W latach 1964-1967 wylatano na samolotach 740 godzin. Obecnie aeroklub posiada 3 samoloty: dyspozycyjnego Jaka-12 oraz „Junaka-2" i CSS-13 do holu.

3.

Największymi sukcesami wyczynowymi pochwalić się może sekcja modelarstwa lotniczego, kierowana przez instr. Teofila Sikorę. Tenże właśnie Teofil Sikora wraz z innym modelarzem AROW Engelbertem Steblem reprezentowali Polskę na tegorocznych mistrzostwach świata. Tylko w bieżącym roku modelarze tego aeroklubu zdobyli dwa tytuły pierwszych wicemistrzów (P. Myśliwiec i E. Stebel) oraz jeden tytuł drugiego wicemistrza Polski (J. Wojtek). Ponadto E. Stebel zapisał na swym koncie rekord Polski (jego model przeleciał rekordową odległość 156 km). Józef Wojtek zwyciężył w dorocznych ogólnopolskich zawodach modeli zboczowych o Puchar Przechodni „Skrzydlatej Polski".

Łącznie modelarze AROW startowali w br. w 15 imprezach modelarskich. Utrzymują też ścisłe kontakty z modelarzami NRD.

Do czołowych modelarzy, poza już tu wymienionymi, należą ponadto: P. Jendrysiak, W. Dziuba, P. Czerny, M. Wieczorek, J. Korolewicz, Jerzy Makula i inni.

Aeroklub ROW liczy łącznie ponad 260 modelarzy skupionych w 18 modelarniach.

4.

Koła lotnicze Aeroklubu ROW, których głównym organizatorem jest Ferdynand Jośko, liczą 35 tysięcy członków, a więc zdecydowanie ponad połowę ilości ogółu członków kół lotniczych wszystkich aeroklubów w Polsce (!).

Członkami tych kół lotniczych są w zdecydowanej większości pracownicy różnych zakładów pracy Rybnickiego Okręgu Węglowego, głównie zakładów przemysłu węglowego. Właśnie z dowolnie zadeklarowanych, często nawet groszowych składek, które potrącane są co miesiąc z wynagrodzenia członków, pochodzą główne wpływy finansowe Aeroklubu ROW, pozwalające na rozwijanie działalności tego aeroklubu. Do zakładów, których pracownicy najliczniej świadczą na rzecz Aeroklubu ROW, należy przede wszystkim kopalnia „Jankowice". Ponadto Rybnickie Zakłady Przemysłu Terenowego, huta „Silesia", kopalnia „Rymer", Zespół Adwokacki nr 1 w Rybniku i inne.

Co jednak aeroklub daje w zamian członkom tych zakładowych kół lotniczych, a faktycznie członkom wspierającym Aeroklubu ROW? Organizuje dla członków tych kół loty pasażerskie na szybowcach i samolotach, wycieczki na imprezy lotnicze, np. w bieżącym roku do Warszawy i Katowic; wyświetla filmy, urządza wystawy lotnicze i organizuje spotkania z lotnikami w Domach Górnika, zakładowych domach kultury itp.

Podkreślić jednak trzeba, że pracownicy, głównie górnicy Rybnickiego Okręgu Węglowego, nie świadczą na rzecz rybnickiego aeroklubu tylko dlatego, aby mieć możność odbycia lotu samolotem czy szybowcem.

Głównym, jak się wydaje, powodem przynależności górników i innych pracowników ROW do zakładowych kół lotniczych jest fakt, iż widzą oni miejsce i potrzebę istnienia aeroklubu. Aeroklub bowiem w ich słusznym przekonaniu to przecież jeszcze jedna, wielka i piękna możliwość szerokiego oddziaływania na społeczeństwo, szczególnie młodzież. Że tak właśnie jest, świadczą chociażby każde pokazy i imprezy lotnicze, jak np. V Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów w roku 1966, którego uczestnicy goszczeni byli (i to jak!) przez społeczeństwo Rybnickiego Okręgu Węglowego.

5.

Ludzie Aeroklubu ROW. Bez ich zapału i poświęcenia pracy niemożliwe byłoby istnienie i dzisiejsze



sukcesy Aeroklubu ROW. Nie sposób wymienić wszystkich. Wymieńmy jednak choć niektórych. Oto działacze społeczni i członkowie Zarządu AROW: mgr inż. Kazimierz Kulawik, Ferdynand Jośko, mgr Edwin Opic, Witold Spisak, Feliks Piekorz, Alojzy Gomółka i inni.

Pracownicy: wiceprezes urzędujący — Jan Rudolf Kopernok, szef wyszkolenia — Leon Bodnar, instruktorzy, — Alfons Hellebrandt, Łucjan Mężyk i Teofil Sikora, mechanicy — Julian Stachnio i Bolesław Zuśka.

Za pracę włożoną w tworzenie i rozwój lotnictwa na Ziemi Rybnickiej wielu z działaczy i pracowników Aeroklubu ROW wyróżnionych zostało wysokimi odznaczeniami. Odznaki Tysiąclecia Państwa Polskiego otrzymali: mgr inż. Kazimierz Kulawik, Witold Spisak, Alfons Hellebrandt i Teofil Sikora. Brązowy medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju" otrzymał prezes AROW mgr inż. Kazimierz Kulawik, a odznakę „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" Ferdynand Jośko.

Taka jest, z pewnością niepełna, historia powstania, pracy i osiągnięć najmłodszego w Polsce, górniczego (głównie) aeroklubu. Wierzymy, że dotychczasowe zdobycze będą pomnażane nowymi i coraz większymi sukcesami. Mamy też nadzieję, iż znajdzie się takie rozwiązanie obecnych obaw lotników, spowodowane budową w pobliżu lotniska toru kolejowego, które nie tylko nie przerwie ale i nie przeszkodzi normalnej działalności lotniczej na lotnisku w Gotartowicach. Jeśli będzie trzeba, pomogą zapewne choćby tak wypróbowani przyjaciele i mecenasi lotnictwa jak dyrektor mgr inż. Jerzy Kucharczyk, I sekretarz KP Jan Poloczek i inni. Bo górnicy i całe społeczeństwo Rybnickiego Okręgu Węglowego lubią lotnictwo i zrobią wiele, by ich własny aeroklub rósł i rozwijał się.

HENRYK KUCHARSKI





Powyżej: Prezes Aeroklubu ROW mgr inż. Kazimierz Kulawik. Obok: Pionierzy, współtwórcy i działacze aeroklubu w Rybniku — mgr Edwin Opic i Ferdynand Jośko.

ZŁOTA ODZNAKA HONOROWA



ZARZĄD GŁÓWNY
TOWARZYSTWA PRZYJAŹNI POLSKO-RADZIECKIEJ

nadaje

TYGODNIKOWI „SKRZYDLATA POLSKA"

ZŁOTĄ
ODZNAKĘ
HONOROWĄ

za zasługi w krzewieniu
przyjaźni i braterstwa
między narodami Polski
i Związku Radzieckiego



v. PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU GŁÓWNEGO
TOWARZYSTWA PRZYJAŹNI
POLSKO-RADZIECKIEJ

Warszawa, dnia 25 października 1967 r.

Wyżej: Tak wygląda dyplom Złotej Odznaki Honorowej TPPR, wraz z odznaką, nadaną naszej redakcji przez Zarząd Główny Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.



Sekretarz Zarządu TPPR mgr Czesław Pasoń (z prawej) wręcza redaktorowi naczelnemu „Skrzydlatej Polski" mgr. J. R. Koniecznemu dyplom i Odznakę Honorową TPPR.

To była wyjątkowo miła uroczystość. Bardzo kameralna, w nastroju podobnym do rodzinnego, zawierała wszystkie elementy tego czegoś, co długo się pamięta. Wydawałoby się może, że pisanie o tym fakcie jest nieskromnością, bo to przecież nas, redakcję „Skrzydlatej Polski" honorowano, nam coś wręczano, o nas wypowiadano przyjemne zdania... No, ale ponieważ pochwalić się czymś, na co zdaniem osób kompetentnych w tej dziedzinie (cytuję) —

„Skrzydlata od dawna zasłużyła, popularyzując w polskim społeczeństwie osiągnięcia radzieckiego lotnictwa i kosmonautyki, a tym samym zacieśniając więzy przyjaźni między narodami Polski i Związku Radzieckiego".

— nie świadczy o braku skromności, więc prezentujemy niniejszym naszym Czytelnikom tych parę zdjęć, wykonanych w dniu 9 listopada br. w lokalu redakcji, gdy dostaliśmy Złotą Odznakę Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, wraz z odpowiednim dyplomem.

„Skrzydlata Polska" ma kontakty z wieloma instytucjami, organizacjami, związkami, klubami czy towarzystwami. Współpracuje z nimi. To wynika ze specyfiki naszej pracy dziennikarskiej, to rzecz znana i doceniana we wszystkich na pewno redakcjach i my tu nie jesteśmy wyjątkiem. A jednak, co podkreślamy z prawdziwą satysfakcją, nasza znajomość z Towarzystwem Przyjaźni Polsko-Radzieckiej ma wyjątkowy charakter: jest zawsze pełna zgodności, nosi cechy wzajemnego zrozumienia i szacunku, stałej gotowości do świadczenia sobie usług i do współpracy. Sądzę, że nie szukając wielkich słów, najlepiej stan taki wyrazić stosunkami przyjacielskimi.

Mamy zgodne cele. Tak jak TPPR, tak i my ze „Skrzydlatej" staramy się między innymi, jak możemy najlepiej, służyć pięknemu celowi: braterskiemu zbliżeniu dwóch narodów, które jak żadne inne na świecie poznały grozę i niebezpieczeństwo wojny, które po bohatersku, ramię w ramię, nieugięcie walczyły z hitleryzmem o wolność i honor. My, ze „Skrzydlatej", staramy się, aby polska młodzież jak najwięcej wiedziała o lotnictwie naszego wschodniego sąsiada — przyjaciela, narodu, który w zajadłej walce z hitlerowskimi ludobójcami utracił 17 milionów ludzi, 10 procent społeczeństwa. Wiemy, co to znaczy, bo myśmy stracili, **bo nam zabito 6** milionów! Dwadzieścia procent społeczeństwa.

Znamy cenę wolności i spokojnego życia, jak nikt inny na świecie. Dlatego jesteśmy sobie bliscy jak bracia. Dlatego my, redakcja „Skrzydlatej Polski", z dumą pokazujemy siłę naszego sojusznika, gdy znów, na Zachodzie, Kiesingery, Straussy, Brandty i von Thaddeny jawnie, bezczelnie dążą do rewizji naszych granic. Chcą nam „pokojowo wytłumaczyć", abyśmy oddali im Ziemie Zachodnie. Naiwni, czy wstrętnie bezczelni?

Wysoko oceniając wkład „Skrzydlatej" w dzieło krzewienia przyjaźni między Polską i Związkiem Radzieckim, ludzie, którzy „Skrzydlatej" dali tę odznakę — ocenili zarazem i to coś innego, tak prostego i zrozumiałego: to, że nasze pismo budzi czujność, ostrzega, przypomina! Że, mówiąc o przyjaźni wobec przyjaciela, w miarę swoich skromnych możliwości nie daje zapomnieć o krzywdzie, wyrządzonej przez wroga. Bo, niestety, wielu już zapomina...

My tak, między innymi, pojmujemy sens nadania zespołowi redakcyjnemu „Skrzydlatej Polski" honorowej odznaki TPPR.

JERZY ZARĘBSKI



Z prawej: Red. Konieczny dziękuje za nadanie Złotej Odznaki, charakteryzując stosunki między „Skrzydlatą Polską" i TPPR. Obok stoją (od lewej): mgr Czesław Pasoń, dyrektor Wydawnictw Komunikacji i Łączności mgr inż. Jan Pląskowski i zastępca dyrektora WKiŁ — Józef Grudziński.



W chwilę po uroczystości wręczenia dyplomu i odznaki. Redaktorzy (od lewej): inż. J. M. Wojciechowski, P. Elsztein i H. Kucharski oglądają piękny dar. Zdjęcia: St. Jaśko

Jak będą walczyć szybownicy w Lesznie

PRZEZ nasze krajowe i międzynarodowe władze szybowcowe został już przyjęty regulamin XI mistrzostw świata. Znamy już więc zasady, jakie będą obowiązywały w walce o najwyższe trofeum w lataniu bezsilnikowym. Przedstawimy je w znacznym skrócie. Zacznijmy od spraw ogólnych.

A więc przede wszystkim terminy. 2 — 8 czerwca 1968 r. przewidziany jest przyjazd uczestników i trening. 9 czerwca — otwarcie mistrzostw. 9 — 22 czerwca rozgrywanie konkurencji. 23 czerwca — zakończenie i 24 — odjazd uczestników.

Uczestnikiem mistrzostw może być każda organizacja zrzeszona w FAI. Ekipa narodowa może składać się z dwóch pilotów w klasie standard i tyluż w otwartej, kierownika oraz po trzech pomocników na każdy szybowiec — razem, jak łatwo policzyć, maksimum 17 osób. Uczestnik winien posiadać co najmniej Srebrną Odznakę Szybowcową i ważną licencję sportową FAI. Termin zgłoszeń upływa 15 marca przyszłego roku, natomiast zmiana zgłoszonych zawodników lub też szybowców możliwa jest aż do godziny 12.00 dnia 8 czerwca 1968 r.

Opłata uczestnictwa za okres mistrzostw wynosi 105 dolarów USA i jest jednakowa bez względu na funkcję w ekipie. Obejmuje ta opłata w dniach 9 — 23 czerwca zakwaterowanie, wyżywienie i starty za samolotem. Koszt utrzymania jednego uczestnika mistrzostw w okresie treningu wynosi 7 dolarów USA, także bez względu na funkcję.

Wszyscy uczestnicy mistrzostw będą zakwaterowani na terenie lotniska w Lesznie. Piloci-zawodnicy w internacie, którego budowa dobiega końca, natomiast pozostali członkowie ekip będą mieszkali w namiotach.

Starty szybowców podczas treningu i do konkurencji odbywać się będą tylko przy pomocy samolotów organizatora. Transport powrotny szybowców z przelotów zakończonych lądowaniem poza lotniskiem Leszno przeprowadzony ma być drogą kołową staraniem każdej zainteresowanej ekipy.

Zawodnicy staną do walki na szybowcach przywiezionych ze sobą, ewentualnie na wypożyczonych od organizatora „Fokach". Obowiązkowe wyposażenie szybowca stanowi spadochron, barograf, świadectwo zdatności do lotu oraz dowód ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. Wyposażenie szybowca w aparaturę tlenową i radio nie jest obowiązkowe. Używanie barografu może być nakazane w niektórych konkurencjach (tam, gdzie będzie ograniczona wysokość lotu).

Przed rozpoczęciem mistrzostw specjalna komisja powołana przez organizatora sprawdzi, czy szybowce zgłoszone do klasy standard odpowiadają przepisom FAI w tym zakresie.

Uczestnicy mistrzostw posługujący się radiem mogą to robić na dziesięciu zakresach częstotliwości (ściśle określonych) w zakresie od 119,65 do 130,20 MHz. Korzystanie z radia dozwolone jest w obu klasach jedynie dla celów łączności. Dlatego zabronione jest stosowanie wszelkich urządzeń nawigacyjnych poza busolą magnetyczną i żyrokompasem. Naziemne urządzenia nadawczo-odbiorcze mogą się znajdować wyłącznie na samochodach ekip transportowych. Członkom ekip czy kierownikom nie wolno używać nadajników w bazie na lotnisku — dozwolona jest jedynie łączność między szybowcami i samochodami ekip transportowych. Zabronione jest korzystanie w jakiejkolwiek formie z pomocy wszelkich statków powietrznych.

Dodajmy od siebie, że te wymogi w zakresie stosowania radia na mistrzostwach zostały określone przez Komisję Szybowcową FAI — dlatego prawidła te, nawet jeśli (a naszym zdaniem mogą) budzą wątpliwości, nie były zależne od organizatora.

Każdy szybowiec uczestniczący w mistrzostwach musi być ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej. Opłata wynosi 10 dolarów. Natomiast ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków każdy z uczestników musi załatwić we własnym kraju.

W sprawach klasyfikacji zawodników decydować będzie Komisja Sędziowska powołana przez organizatora w składzie krajowym. Najwyższą instancją zaś odwoławczą mistrzostw będzie Jury Międzynarodowe, które składa się z przedstawicieli wszystkich ekip. Jury ma podejmować decyzje bezwzględną większością głosów.

Wadium przy składaniu reklamacji przez zawodnika wynosi 100 zł przy odwołaniu do Komisji Sędziowskiej i 300 zł przy odwołaniu do Jury Międzynarodowego. Czas na składanie protestów wynosi odpowiednio 24 i 6 godzin.

Wprawdzie nam to nie grozi, ale regulamin, który musi przewidzieć wszelkie ewentualności zastrzega, że organizator ma prawo odwołania mistrzostw, jeżeli liczba krajów zgłoszonych będzie mniejsza niż 10 lub rzeczywiście uczestniczących nie większa niż sześć.

Wszystkie szybowce muszą mieć namalowane numery konkursowe.

Oficjalnymi językami mistrzostw będą polski i angielski, a pomocniczymi francuski, rosyjski i niemiecki.

Zdobywcy pierwszego miejsca w obu klasach otrzymają puchary przechodnie FAI. Trzej pierwsi zdobędą plakietki FAI, a następni aż do 10 miejsca — dyplomy FAI. Oczywiście możliwe są i inne nagrody.

Starty szybowców do konkurencji odbywać się będą za samolotami przy pomocy lin holowniczych długości 30 m (na świecie nie są popularne krótkie linki). Każdy zawodnik ma prawo w każdej konkurencji do trzech startów oraz trzykrotnego meldowania, które może mieć miejsce w jednym locie. Po wylosowaniu kolejności w pierwszej konkurencji, w następnych będzie ta kolejność sukcesywnie przesuwać się o 10 miejsce.

Ponieważ obowiązek ściągnięcia szybowca z przelotu należy do ekipy, rozpoczęcie startów do konkurencji następuje bez względu na stan gotowości zawodników.

Zadanie dnia, godzina rozpoczęcia startów do konkurencji, wysokość holowania szybowców i strefa ich odczepienia jak też inne postanowienia dotyczące konkurencji będą podawane na odprawie.

Na mistrzostwach rozegrane zostaną konkurencje — obowiązkowa (prędkościowy przelot docelowy lub docelowo-powrotny) oraz nadobowiązkowe (prędkościowy przelot po trasie trójkątnej lub łamanej, odległościowy przelot po wyznaczonej trasie), przy czym każda konkurencja może być przeprowadzona kilkakrotnie.

Mistrzostwa będą uznane za rozegrane, jeżeli w każdej klasie zostaną zaliczone co najmniej 4 konkurencje, w tym obowiązkowa.

Do klasyfikacji zaliczany będzie najlepszy wynik zawodnika w dniu. W odróżnieniu od SMP można tu ściągnąć pilota z pola i, jeśli zdąży wystartować przed zamknięciem startu, może on jeszcze walczyć o lepszy wynik.

Na punktach zwrotnych organizator wyłoży białe znaki kontrolne w kształcie liter i figur, a na linii nalotu nad punkt zwrotny w odległości około 500 m przed punktem wyłożony będzie biały znak kierunkowy.

Podstawą uznania zameldowania się zawodnika nad punktem zwrotnym trasy jest naoczne stwierdzenie tego z ziemi przez komisarza sportowego. Meldowanie się polega na przeleceniu pilota od strony znaku kierunkowego nad znaki kontrolne i wykonaniu zakrętu z przechyleniem nie większym niż 30 stop. i zmianą kierunku przynajmniej o 90 stopni.

W razie lądowania poza lotniskiem zawodnik musi wykonać szkic lądowiska oraz uzyskać poświadczenie dwóch świadków.

Drogę powrotną z terenu lądowania zawodnik musi odbyć w samochodzie ekipy transportowej.

We wszystkich konkurencjach ustalono pas o szerokości 8 km, w którym lądowanie będzie traktowane tak, jakby było idealnie na trasie. Jeżeli zawodnik wyląduje poza pasem, to jako odległość punktowana zostanie zaliczona odległość rzutu na trasę punktu jego lądowania pomniejszona o odległość punktu lądowania od krawędzi pasa.

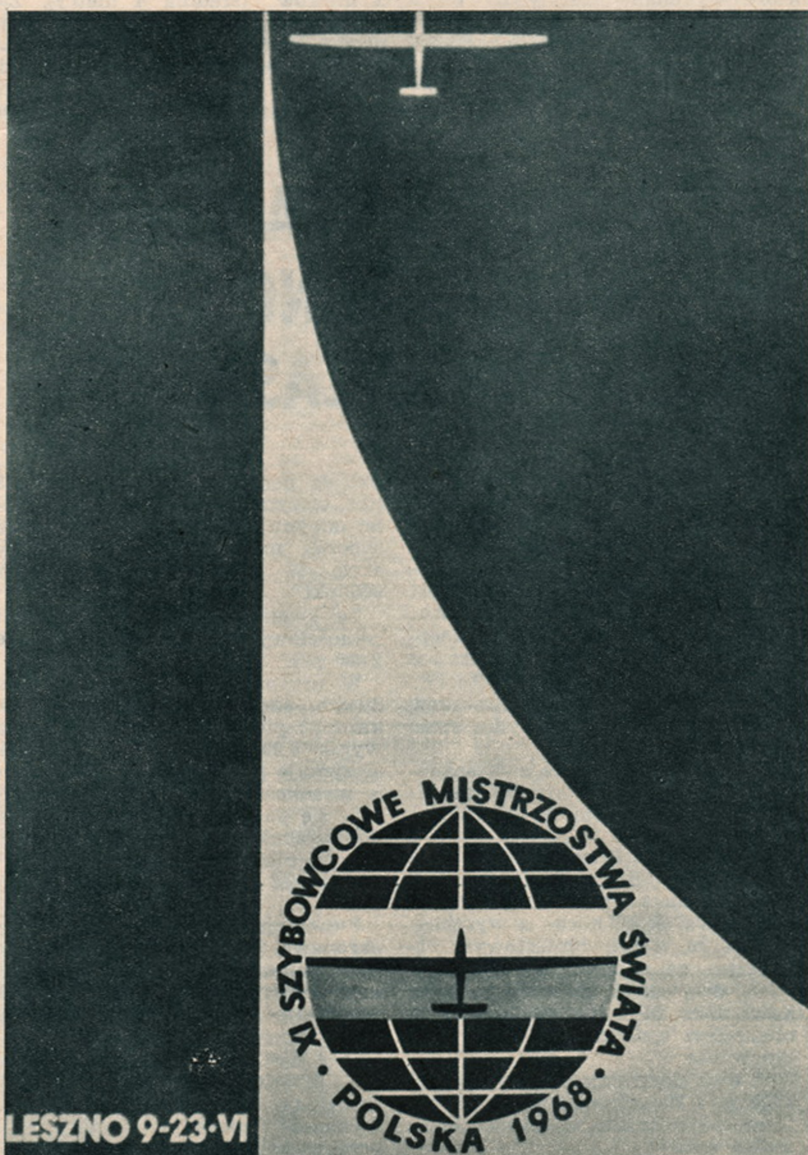
Odległości będą zaokrąglane do pełnych kilometrów w dół, a prędkości obliczane z dokładnością do 0,01 km/h.

Konkurencja prędkościowa może być uznana za rozegraną w danej klasie i sklasyfikowana, jeżeli co najmniej trzech zawodników tej klasy osiągnie metę przelotu.

Konkurencja odległościowa będzie uznana, jeżeli trzech zawodników tej klasy pokona odległość punktowaną nie mniejszą niż 30 % największej odległości tej konkurencji, jednak nie mniej niż 100 km.

W promieniu 5 km od lotniska Leszno wszystkie szybowce muszą krążyć w lewo, również w takim rejonie są zabronione loty chmurowe.

System punktacji przewiduje po 1 000 pkt. dla zwycięzców w konkurencjach odległościowych i prędkościowych, a w nie udanych konkurencjach prędkościowych maksymalna liczba punktów będzie mniejsza i zależna od odległości uzyskanych przez poszczególnych zawodników. Minimalna odległość punktowana w przelotach odległościowych — 0,2 wyniku zwycięzcy, a w konkurencjach prędkościowych 0,6 szybkości zwycięzcy. (p)



Obok plakat XI Szybowcowych Mistrzostw Świata.

ROZMAWIAMY ZE STEFANEM CZERWONKĄ

PIĘKNY sukces sportowy odniósł na XII Spadochronowych Mistrzostwach Polski w Katowicach skoczek Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie Stefan CZERWONKA (zdjęcie z prawej) — wywalczył tytuł mistrza Polski. Aktualnie ma na swoim koncie 2 267 skoków (najwięcej w Polsce), posiada tytuł Mistrza Sportu i ustanowił szereg rekordów w sporcie spadochronowym. Oto rozmowa jaką przeprowadził nasz wysłannik do Katowic, wkrótce po zakończeniu mistrzostw.

— Co Pan sądzi o mistrzostwach Polski przeprowadzonych w Katowicach? Oczywiście mam na myśli porównanie tegorocznych mistrzostw z rozegranymi w roku ubiegłym, w Bielsku-Białej.

— Poziom tegorocznych mistrzostw był wysoki, niewątpliwie wyższy niż w Bielsku-Białej. Na szczególne podkreślenie zasługuje wzrost poziomu sportowego skoczków w celności lądowania. W akrobacji spadochronowej nasi skoczkowie uzyskali pewną poprawę, ale poprawa ta nie jest jeszcze zadowalająca.

— Między jakimi skoczkami, Pana zdaniem, rozegrała się decydująca walka sportowa o czołowe miejsce w tegorocznych mistrzostwach Polski?

— Walka o tytuł mistrzowski rozegrała się przede wszystkim między członkami Spadochronowej Kadry Narodowej.

— Jaki jest Pana opinia na temat dużej liczby zawodników startujących w mistrzostwach? Jakby nie było, w mistrzostwach brało udział ponad sześćdziesięciu skoczków. Czy nie za dużo?

— Wydaje mi się, że trochę za dużo. Moim zdaniem około dziesięciu zawodników nie powinno brać udziału w mistrzostwach. W tym przypadku mam na myśli akrobację spadochronową. Winę za to ponoszą instruktorzy spadochronowi, którzy niezbyt dokładnie sprawdzili — aeroklubach poziom akrobacji, zaprezentowany przez swych zawodników. Do poziomu celności lądowania na tegorocznych mistrzostwach nie mam zastrzeżeń.

— Pana ocena mistrzostw Polski w Katowicach?

— Organizację mistrzostw oceniam jako dobrą.

— Gratuluję więc sukcesu i życzę dalszych osiągnięć w sporcie spadochronowym.

— Dziękuję. (m)



CAŁOROCZNE ZAWODY SPADOCHRONOWE NA NOWYCH ZASADACH

WZRASTAJĄCY z każdym rokiem poziom zawodniczy skoczków spadochronowych, szybki postęp w uzyskiwaniu bardzo dobrych wyników sportowych, a ponadto doskonalszy sprzęt spadochronowy wpływają w sposób decydujący na coraz wyższe wymagania stawiane skoczkom pragnącym startować w zawodach.

W następstwie rosnących wymagań powstała pilna potrzeba zaostrzania kryteriów regulaminów, według których przeprowadzane są zawody jak również mistrzostwa Polski.

Redakcja naszego tygodnika, która od dziesięciu lat prowadzi Całoroczne Zawody Spadochronowe, zebrała sporo doświadczenia w ich rozgrywaniu. Niemal każdego roku wprowadzała poprawki do regulaminu, dzięki czemu odpowiadał on współczesnym wymaganiom sportu spadochronowego.

W wyniku zebranych doświadczeń w prowadzeniu Zawodów Całorocznych, redakcja „Skrzydlatej" przedstawiła na posiedzeniu Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL dnia 30 października br. propozycje w sprawie nowych zasad rozgrywania Całorocznych Zawodów Spadochronowych. Propozycje te zostały przyjęte jednomyślnie przez członków komisji i tym samym stały się obowiązujące. Tak więc XI z kolei Całoroczne Zawody Spadochronowe SKRZYDLATEJ POLSKI rozgrywane będą na innych zasadach regulaminowych niż to miało miejsce do tej pory.

Oto najważniejsze postanowienia nowego regulaminu:

Postanowienia ogólne. Zawody Całoroczne trwają do 31 maja 1968 roku. Może w nich uczestniczyć każdy skoczek spadochronowy, zrzeszony w aeroklubie regionalnym. Za przystąpienie do Zawodów Całorocznych uważa się przesłanie dokumentacji, stwierdzającej wykonanie wyczynu podlegającego punktacji. Klasyfikowaniu podlegają tylko te wyczyny spadochronowe, które wykonane zostały na terytorium Polski, z wyjątkiem wyników uzyskanych przez skoczków korzystających ze sprzętu lub środków startowych podległych kierownictwu Spadochronowych Mistrzostw Polski, treningowego obozu przygotowawczego przed Spadochronowymi Mistrzostwami Świata, mistrzostw innych państw — w czasie ich trwania. Klasyfikacja wyczynów prowadzona jest bez względu na rodzaj spadochronu z oddzielną punktacją dla skoczków seniorów i juniorów oraz z podziałem na mężczyzn i kobiety.

Konkurencje. Program Zawodów Całorocznych obejmuje tylko sześć konkurencji.

I. dwa skoki dzienne z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania.

II. dwa skoki dzienne z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania,

III. dwa skoki nocne z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem na celność lądowania,

IV. dwa skoki dzienne z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania.

V. dwa skoki dzienne z wysokości 2000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania oraz

VI. dwa skoki dzienne z wysokości 2000 m z wykonywaniem figur akrobacji podczas spadania: dla seniorów pełna akrobacja, dla juniorów akrobacja bez salt.

Skoki w każdej konkurencji muszą być wykonane przez zawodnika w odstępie czasu nie przekraczającym 12 godzin, przy czym do jednego skoku nie wolno wykonywać więcej jak dwa naloty samolotu. Zalicza się dwa skoki. Wyczyny w innych konkurencjach nie podlegają klasyfikacji zawodów.

Punktacja celności lądowania. Punktacją objęto koło o promieniu 2 metrów (średnia 4 metry). Za jeden centymetr odległości skoczek otrzymuje 5 pkt. Za dwa celne skoki: 2 x 1000 — 2000 pkt. Przykład obliczania: za odległość 10 cm od środka koła zawodnik uzyskuje 950 pkt. (z pomnożenia 10 cm przez 5 pkt. otrzymujemy 50 pkt., te z kolei odejmujemy od 1 000 pkt., które skoczek może otrzymać za celny skok. W rezultacie otrzymujemy 950 pkt.).

Za każdą z pięciu konkurencji celnościowych skoczek uzyskuje 2 000 pkt.

W przypadku gdy skoczek w dwóch skokach celnościowych w każdej z pięciu konkurencji uzyska wynik 0,00 m (a więc 2 000 pkt), otrzymuje premię za tę konkurencję w wysokości 500 pkt. Premię dopisuje się do punktów uzyskanych za konkurencję i od tej chwili stanowi ona łączną sumę punktów zdobytych przez zawodnika za konkurencje.

Punktacja za akrobację spadochronową. Za prawidłową wiązankę figur pełnej akrobacji dla seniorów, a dla juniorów bez salt, zawodnik otrzymuje 1 000 pkt. w przypadku, jeśli: skoczkiem jest mężczyzna-senior i wykonał wiązankę w czasie nie przekraczającym 12 sekund; skoczkiem jest kobieta-seniorka i wykonała wiązankę w czasie nie przekraczającym 13 sekund; skoczkiem jest mężczyzna-junior i wykonał wiązankę w czasie nie przekraczającym 11 sekund; skoczkiem jest kobieta-juniorka i wykonała wiązankę w czasie nie przekraczającym 12 sekund.

Każdy zawodnik może uzyskać premie za przyspieszenie wykonania akrobacji: za każdą sekundę otrzymuje 100 pkt, za każdą natomiast dziesiątą sekundy 10 pkt. Przykład obliczania: skoczek mężczyzna-senior uzyskał czas 9,8 s. W rezultacie otrzymuje 220 pkt. premii, czyli za całą wiązankę 1 220 pkt.

Klasyfikacja wyczynów. Każdą konkurencję zawodów można wykonać wielokrotnie, przy czym liczona będzie najwyżej punktowana. Spośród sześciu konkurencji klasyfikacja końcową zawodów Całorocznych objęto tylko cztery konkurencje: trzy konkurencje celnościowe i akrobacja spadochronowa.

Zwycięzcami Zawodów Całorocznych zostaną skoczkowie, którzy uzyskają za cztery wyżej wymienione konkurencje największą ilość punktów.

Podobnie jak w latach ubiegłych również i obecnie Zawody Całoroczne są jednocześnie eliminacjami do Spadochronowych Misrzostw Polski tak juniorów jak i seniorów. W mistrzostwach Polski będą mogli brać udział wszyscy ci uczestnicy Zawodów Całorocznych, którzy rozegrają cztery konkurencje objęte klasyfikacją końcową zawodów i uzyskają za nie najwyższe noty punktowe. Do udziału w mistrzostwach Polski juniorów będą mogli być zakwalifikowani tylko ci skoczkowie, którzy w dniu zakończenia mistrzostw Polski nie przekroczą 21 roku życia.

Zgłoszenia wyczynów przesyłać należy w formie obowiązującej dokumentacji sportowej, najdalej w ciągu dwóch tygodni od daty wykonania wyczynu pod adresem: ZG Aeroklubu PRL, Wydział Spadochronowy, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55, z zaznaczeniem na kopercie: Całoroczne Zawody Spadochronowe.

Regulamin Zawodów Całorocznych rozesłany zostanie do wszystkich sekcji spadochronowych oraz do zainteresowanych jednostek względnie ośrodków spadochronowych. W przypadku nie otrzymania regulaminu należy go odebrać w Wydziale Spadochronowym ZG Aeroklubu PRL.

Życzymy celnych lądowań i czekamy na zgłoszenia wyczynów. (m)

Foto: T. Malinowski (2)



AEROKLUBY

KIELCE

W dniu 17 września br. na terenie miejscowości Bukówka k. Kielc, odbyła się wielka impreza młodzieżowa zorganizowana z okazji Dni Lotnictwa pn. „Zdobywamy Młodzieżową Odznakę Sprawności Obronnej Kraju" (specjalność lotnicza). Inicjatorem tej imprezy był Aeroklub Kielecki przy współpracy Kuratorium, Zarządu Miejskiego i Powiatowego LOK w Kielcach.

Po oficjalnym otwarciu rozpoczęto konkurencje w oparciu o obowiązujący regulamin MOSO. Konkurencje nie były łatwe. Rzut granatem, strzelanie, bieg w masce przeciwgazowej, bieg przez tor przeszkód, znajomość wiedzy ogólnowojskowej i lotniczej, to elementy, jakimi musieli wykazać się zawodnicy.

Na starcie stanęło 70 zawodników. Konkurencję ukończył 56 osób, w tym cztery dziewczynki. A oto plon zawodów: zdobyto 3 złote, 32 srebrne i 19 brązowych odznak o specjalności lotniczej. Najlepszymi zawodnikami w klasyfikacji indywidualnej okazali się: Sławomir Pietrzyk, Jerzy Ziętal i Jan Krężołek (wszyscy z Kielc). Drużynowo wygrała ekipa VI LO z Kielc. Nadmienię, że tego typu zawody o specjalności lotniczej są drugimi zawodami, które organizuje Aeroklub Kielecki jako jedyny w kraju.

☆

Rozgłośnia Kielecka Polskiego Radia nadała w dniu 17 września br, z okazji Dni Lotnictwa, audycję na temat „Opowieści profesjonalne: Lotnicy". Audycję opracował red. Butwiłło, a wzięli w niej udział: Czesław Batóg, Józef Lesiowski i M. Domagała.

Marta Domagała

SOCHACZEW

DNIA 19 października 1967 r. minęło 40 lat od założenia Aeroklubu Warszawskiego. Po licznych imprezach zorganizowanych przez Aeroklub Warszawski na swoim lotnisku, przyszła kolej na upamiętnienie tego wydarzenia w terenie.

Z inicjatywy i działalności Modelarni Lotniczej nr 38 Aeroklubu Warszawskiego, działającej przy Powiatowym Domu Kultury w Sochaczewie, wystawę lotniczą pt. „40 lat Aeroklubu Warszawskiego". Tematem niniejszej wystawy było pokazanie życia i działalności Aeroklubu Warszawskiego według poszczególnych sekcji. Celem zobrazowania obustronnej współpracy Aeroklubu PRL i wojska, do udziału w wystawie zaproszono również wojska lotnicze. Dzięki uprzejmości wojska wypożyczono na czas trwania wystawy wiele eksponatów, między innymi kompletny ubiór pilota samolotów odrzutowych i skoczka spadochronowego, wiele przyrządów pokładowych, spadochronów itp. Niewątpliwą atrakcją był zbiór zdjęć miasta Sochaczewa z lotu ptaka.

Z Aeroklubu Warszawskiego wypożyczono szybowiec („Mucha-Standard"), spadochron, plakaty i gabloty ze zdjęciami przedstawiający działalność poszczególnych sekcji aeroklubu.

Uroczyste otwarcie wystawy nastąpiło dnia 28 października. Przybyli na nie przedstawiciele Zarządu Głównego APRL, Aeroklubu Warszawskiego, Wojsk Lotniczych, Prezydium MRN i kierownictwa PDK. Przed otwarciem wystawy odbyło się spotkanie, które prowadził instr. mod. Andrzej Wiśniewski. W czasie spotkania zabrał głos przedstawiciel AW instruktor spadochronowy Jerzy Łobodda. W sposób bardzo ciekawy opowiedział zebranym o poszczególnych etapach drogi do swojej kariery sportowej.

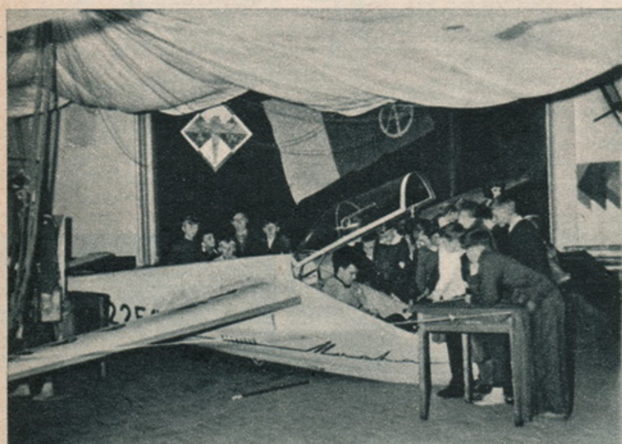
Z licznie zebraną na spotkaniu młodzieżą podzielił się swoimi przeżyciami, w szczególności z lat wojny, płk pil. Leon Krzeszowski, były pilot 2 pułku Bombowców Nocnych „Kraków".

Za swoją działalność zostali udekorowani odznakami „40-lecia Aeroklubu Warszawskiego" płk Leon Krzeszowski, mjr Zdzisław Janke i instr. mod. lotniczej Andrzej Wiśniewski. Aktu dekoracji dokonał z-ca wiceprezesa Aeroklubu Warszawskiego — Leszek Perkowski. Następnie przedstawiciel Zarządu Głównego APRL — Józef Kowalikowski dokonał otwarcia wystawy.

Wystawa cieszyła się bardzo dużym zainteresowaniem społeczeństwa, a w szczególności młodzieży. W czasie czterech dni trwania wystawy zwiedziło ją około 3,5 tys. osób.

Impreza ta była jeszcze jednym akcentem obchodów pięknej uroczystości, jaką jest jubileusz 40-lecia Aeroklubu Warszawskiego.

AW.



Na zdjęciach: Fragmenty wystawy lotniczej w Sochaczewie.



PRZEDSTAWIAMY ZASŁUŻONYCH DZIAŁACZY LOTNICTWA SPORTOWEGO



JULIAN BUCZAK

Przewodniczący Prezydium Dzielnicowej Rady Narodowej Wrocław-Fabryczna. Długoletni działacz społeczny. Był przewodniczącym Zarządu Zakładowego ZMP w Pafawagu, a potem Zarządu Dzielnicowego i Miejskiego ZMP we Wrocławiu. Interesował się lotnictwem sportowym od wielu lat i udzielał mu dużej pomocy. W 1962 r. wybrany na prezesa Aeroklubu Wrocławskiego, pełni tę funkcję w następnych kadencjach zarządu (1964 i 1966) aż do chwili obecnej. Od 1964 również członek Zarządu głównego APRL. Wniósł wybitny wkład w rozwój lotnictwa sportowego we Wrocławiu.



KAZIMIERZ HABER

W lotnictwie od 1924 r. Mechanik samolotowy i pokładowy z licencji ARP 1929 r. Technik lotniczy. Działacz Aeroklubu Warszawskiego współdziałał w jego rozwoju w latach 1927—1929. Obsługiwał etap warszawski Rajdu Małej Ententy i Polski. Działacz i pracownik komisji organizacyjnej Challang'eu 1929, 1932 i 1934. W czasie wojny — w lotnictwie polskim na Zachodzie (Dywizjon 300, Training Command i Polska Stacja Bombowa Faldingworth), wyszkolił wielu uczestników kursów młodzieży wojskowej. Współzałożyciel Klubu Seniorów APRL, aktywny jego działacz i długoletni sekretarz zarządu.



FERDYNAND JOŚKO

Działacz społeczny. Długoletni pracownik dyrekcji Rybnickiego Zjednoczenia Przemysłu Węglowego w Rybniku. Z lotnictwem sportowym związany od 1960 r. Współzałożyciel Aeroklubu ROW. Sekretarz Społecznego Komitetu Organizacji Aeroklubu w Rybniku. Aktywny działacz kół lotniczych, były prezes obwodu KL. Od powstania Aeroklubu ROW (1964 r.) aż do chwili obecnej sekretarz zarządu klubu, czynny propagator sportu lotniczego, współbudowniczy lotniska w Gotartowicach i lądowisk, m.in. dla lotnictwa sanitarnego na terenie ROW. Sekretarz Społecznego Komitetu Rozwoju Lotnictwa.



JANUSZ KĘDZIERSKI

W lotnictwie polskim od 1927 r. W wojsku — nawigator, obecnie kpt. rez.; pełnił m. in. służbę w Dęblinie (1927—1929 i 1935—1937). W czasie służby w lotnictwie wojskowym czynny członek aeroklubów: Lwowskiego (1934—1935) i Wileńskiego (1937—1939). Pilot sportowy — instruktor. W czasie wojny w lotnictwie polskim na Zachodzie; nawigator, instruktor, publicysta i redaktor pisma „Skrzydlata". Po wojnie publicysta, propagator lotnictwa w prasie i w radio; długoletni stały współpracownik „Skrzydlatej Polski", wyróżniony złotą odznaką „Srzydlatej" (1960). W latach 1947—1949 czynny członek A. Warszawskiego.



ANTONI MROZEK

Mechanik lotniczy od 1927 r. Ukończył szkołę obsługi samolotów, a następnie Centralną Szkołę Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy. W latach 1933—1939 r., po zwolnieniu z wojska, mechanik brygadzista Aeroklubu Poznańskiego. Uczestnik Kampanii Wrześniowej 1939 r., dwukrotnie ranny. Po wojnie, w latach 1945—1950, mechanik pokładowy w PLL LOT. Działacz Aeroklubu Poznańskiego i członek jego zarządu. Czynny w Klubie Seniorów Lotnictwa APRL od 1957 r., aktywista Koła Seniorów Aeroklubu Poznańskiego. Działacz ZBoWiD w Poznaniu.



Z. PAKIELEWICZ

Działacz modelarstwa lotniczego od 1935 r., z modelarni szkolnej LOPP w Łodzi. Szkolenie w pilotażu szybowcowym odbył w Borowej Górze (1947 r.) Współzałożyciel Aeroklubu Wrocławskiego, długoletni członek jego zarządu (od 1947 r.), a obecnie członek prezydium AWr. Organizator masowego szkolenia modelarskiego na Dolnym Śląsku. Wyszkolił wielu wybitnych modelarzy, organizator szeregu imprez modelarskich i kursów, zasłużony komisarz modelarstwa lotniczego, długoletni członek Komisji Modelarskiej APRL; obecnie szef modelarstwa A. Wr. Współautor międzynarodowego rekordu szybowcowego (1951).



EDWARD PETEREK

W lotnictwie od 1921 r. Pilot wojskowy i sportowy. Uczestnik rajdu Małej Ententy i Polski (1928 r.). Komendant PW w Aeroklubie Warszawskim (1934 — 1936). Uczestnik krajowych zawodów szybowcowych (1935 i 1936) i międzynarodowych w Wasserkuppe w Niemczech (1937 r.). Wyznaczony na szefa polskiej ekipy szybowcowej na Olimpiadę w Berlinie (1936) i w Helsinkach. Od 1936 r. komendant wojskowego obozu szybowcowego w Ustianowej, gdzie kierował masowym szkoleniem szybowcowym PW. W czasie wojny — w lotnictwie polskim na Zachodzie (pilot transportowy). W latach 1959—1965 st. inspektor w Biurze ZG APRL.



JAN TRYBULSKI

Inżynier. Naczelny dyrektor Zjednoczenia Energetycznego Okręgu Wschodniego. Wolny od zajęć czas poświęca sprawom społecznym, a między innymi lotnictwu sportowemu. Od roku 1960 przez dwa lata piastował godność wiceprezesa, a następnie do dziś prezesa Aeroklubu Radomskiego. Dzięki jego staraniom i osobistemu zaangażowaniu przyczynił się w wielkiej mierze do tego, że obiekt aeroklubu na lotnisku w Piastowie został zagospodarowany. Będąc osobistością popularną na terenie Radomia, a jednocześnie czynnym członkiem innych organizacji, popularyzuje osiągnięcia i cele lotnictwa sportowego.



MARIAN ZABŁOCKI

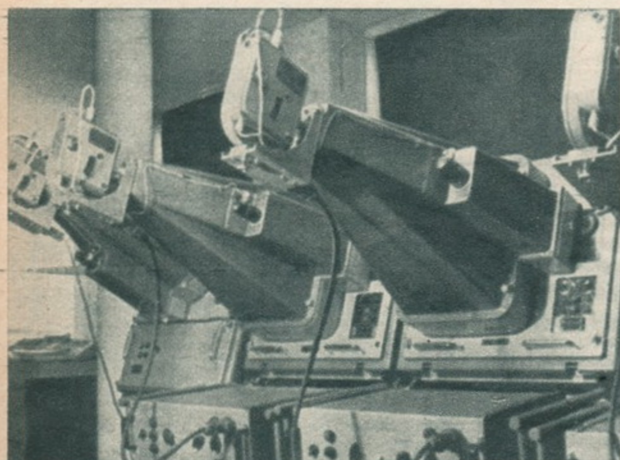
W lotnictwie polskim od 1921 r. Ukończył szkołę obserwatorów. W latach 1924 — 1932 w Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych, gdzie pracuje na odcinku organizacji PW i szkolenia. W czasie okupacji w Ruchu Oporu (AK), ciężko ranny w Powstaniu Warszawskim. W latach 1945—1949 naczelnik wydziału wyszkolenia i sportu lotniczego w Departamencie Lotnictwa Cywilnego MK. Szef ekipy polskiej na międzynarodowe zawody szybowcowe w Szwajcarii (1947 r.), szef misji polskiej zakupów z demobilu amerykańskiego 147 samolotów typu „Piper". Członek Aer. Warszawskiego.

JERZY POMIANOWSKI

●

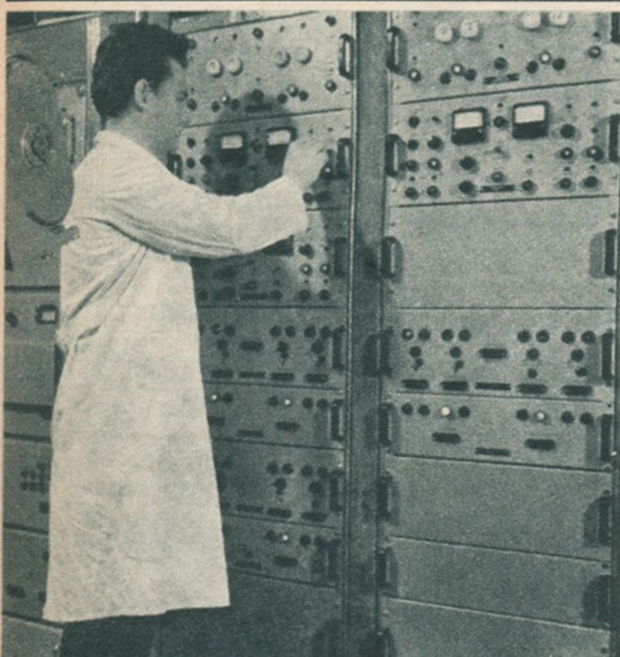
Korespondencja własna z BRNA

LOTNICZA ELEKTRONIKA CSRS



Wyżej: Na wskaźnikach radiolokacyjnych umieszczono też kamery filmowe („Admira"), które rejestrują przebieg lotu i stanowią dokumentację operatora.

Niżej: W sali technicznej z bloków obudowy w kształcie szafki ułatwia pracę obsłudze.



POTRZEBY czechosłowackiego lotnictwa i, oczywiście, możliwości eksportu w tej dziedzinie są traktowane u naszych przyjaciół z południa niezwykle poważnie. Jednym z tego dowodów jest zainteresowanie lotniczą produkcją w przemyśle elektronicznym CSRS.

Największym eksponatem, który oferowano na targach w Brnie, był radiolokator zbliżeniowy RP-2F. Ponieważ nasze porty lotnicze mają jeszcze pewne braki w wyposażeniu radarowym, warto powiedzieć parę słów o produkcie TESLI.

Radiolokator RP-2F jest ulepszonym typem RP-2. Jego zasięg wynosi 20 kilometrów i w tym zakresie obejmuje sektor przestrzeni w azymucie 20° i w elewacji 7°. Zastosowanie RP-2F znajduje nie tylko w większych portach lotniczych i w czasie złych warunków atmosferycznych, ale również na lotniskach położonych w górach czy w pobliżu wysokiej zabudowy miejskiej.

Całość urządzeń radiolokatora RP-2F składa się z systemu anten, które mogą być zamocowane bezpośrednio przy pasie startowym lub na okolicznych domach, oraz dwóch pomieszczeń (wielkości połowy wagonu kolejowego), w których znajduje się kabina operatorów oraz sala techniczna. Pomieszczenia te są montowane z gotowych elementów i mogą być stawiane także na środku lotniska. Umożliwia to także kabel długości 3 000 metrów. Przy specjalnym zasilaniu długość kabla może wynosić nawet 5 000 m.

Obsługę techniczną i kontrolę działania poszczególnych elementów radiolokatora RP-2F ułatwia system blokowy zawierający osiem zasadniczych części. Niektóre z nich obudowane są w formie szafek. W skali technicznej znajdują się kamery, które filmują przebieg lotu na wskaźnikach radiolokacyjnych i stanowią dokumentację pracy operatora.

RP-2F spełnia odpowiednie wymagania ICAO.

Radiolokator RP-2F pracuje w paśmie X na częstotliwości 9 100—9 300 MHz. Szerokość impulsu — 0,45 mikrosekundy. Częstotliwość powtarzania — 2 000 Hz. Moc w impulsie 150—200 kW. Anteny z reflektorem o podwójnej krzywiźnie. Zmiany kątowe anteny w kierunku poziomym —10° do +20°, a w kierunku pionowym od —1° do +9°. Szerokość wiązki wypromieniowanej przez antenę azymutową 1° w poziomie i 4° w pionie, a przez antenę elewacyjną 1° w pionie i 4° w poziomie. Polaryzacja anteny liniowa lub eliptyczna (zdalnie kierowana).

Wskaźnik operacyjny posiada lampę obrazową o średnicy 43 cm. Współrzędne poziome umieszczone są na skali logarytmicznej (oznaczono 0, 1, 2, 3, 4, 5, 10 i 20 km), a współrzędne pionowe wyskalowane są w stopniach lub jednostkach wysokości.

Oś ścieżki schodzenia, przeliczanej elektronicznie, może się wahać w granicach 1—5°.

Dokładność w azymucie wynosi 0,6% w określeniu odległości samolotu i ± 10% w kierunku ścieżki schodzenia (min. ± 9 m).

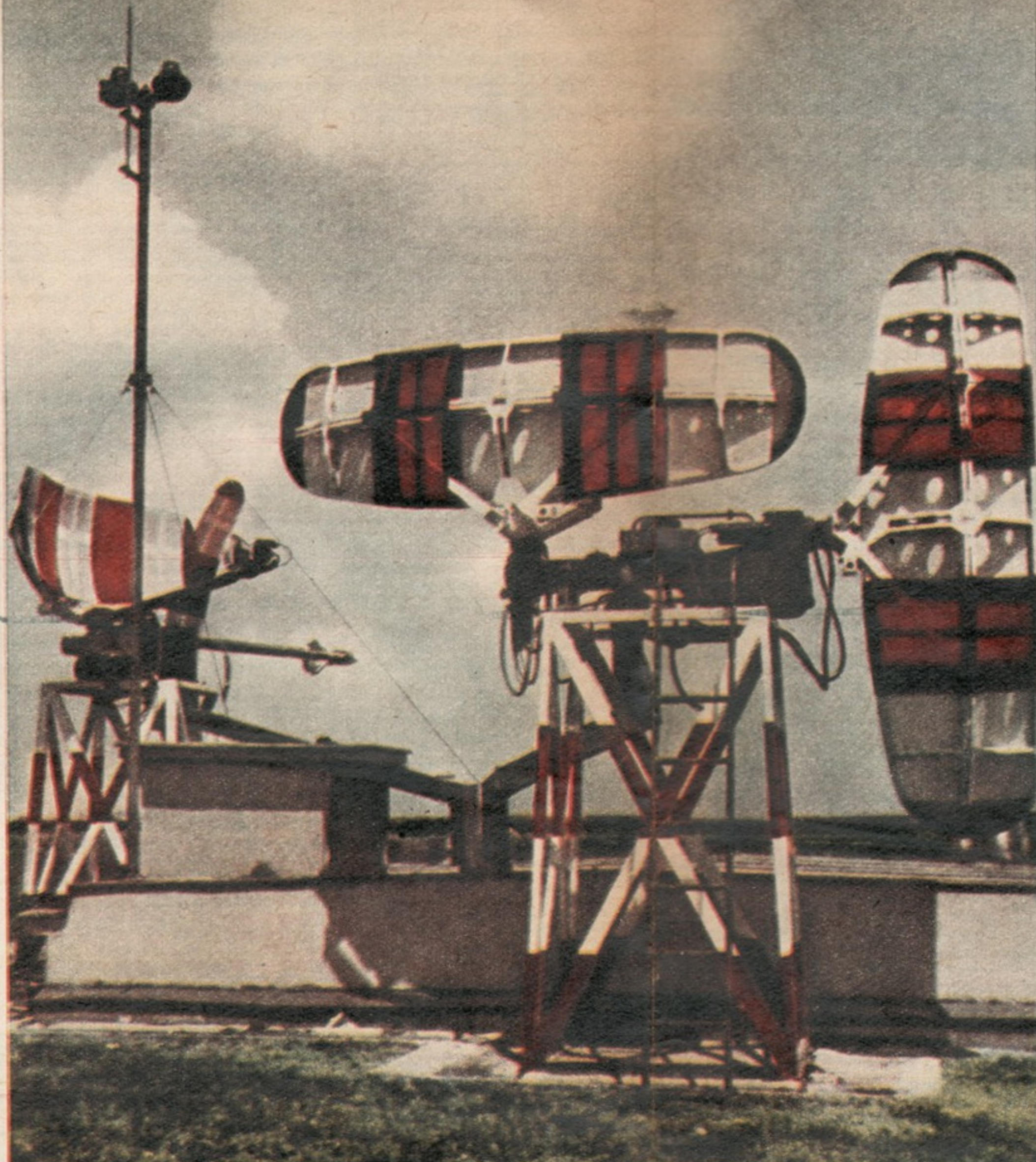
Dokładność w elewacji — 0,4% w określeniu odległości samolotu i + 10% w kącie ślizgu ścieżki schodzenia (min. ± 6 m).

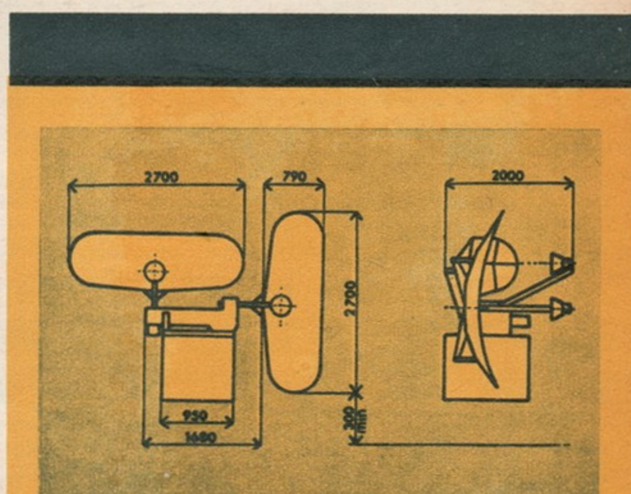
Błąd w określaniu odległości samolotu ± 3% (min. ± 30 m).

Radiolokator RP-2F może pracować przy temperaturze od —30° do + 40°C i maksymalnej prędkości wiatru do 150 km/h. Maksymalna dopuszczalna wilgotność 90% przy temperaturze + 40°C.

Radiolokator zasilany jest prądem zmiennym o napięciu 380V i częstotliwości 50 Hz. Pobór energii — 15 kVA.

Obok radiolokatora RP-2F przemysł elektroniczny CSRS oferował jeszcze dla lotnictwa automatyczny radiokompas RKL-301, radiostację RTL 22-Z37, radiowysokościomierz RV-2, odbiornik sygnałów MRP-56-P oraz inne przyrządy kontrolne.

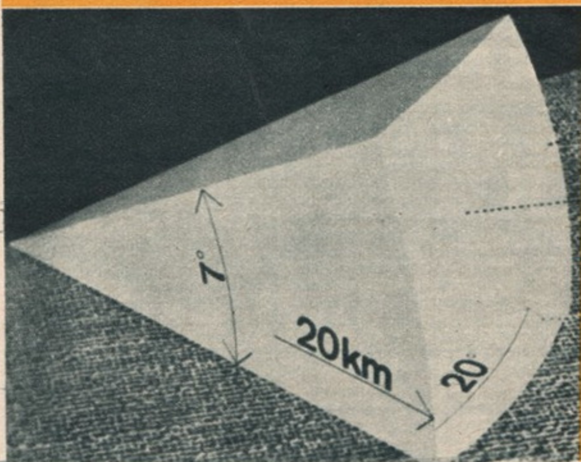




U góry: Główne wymiary anten radiolokatora RP-2F produkcji czechosłowackiej.

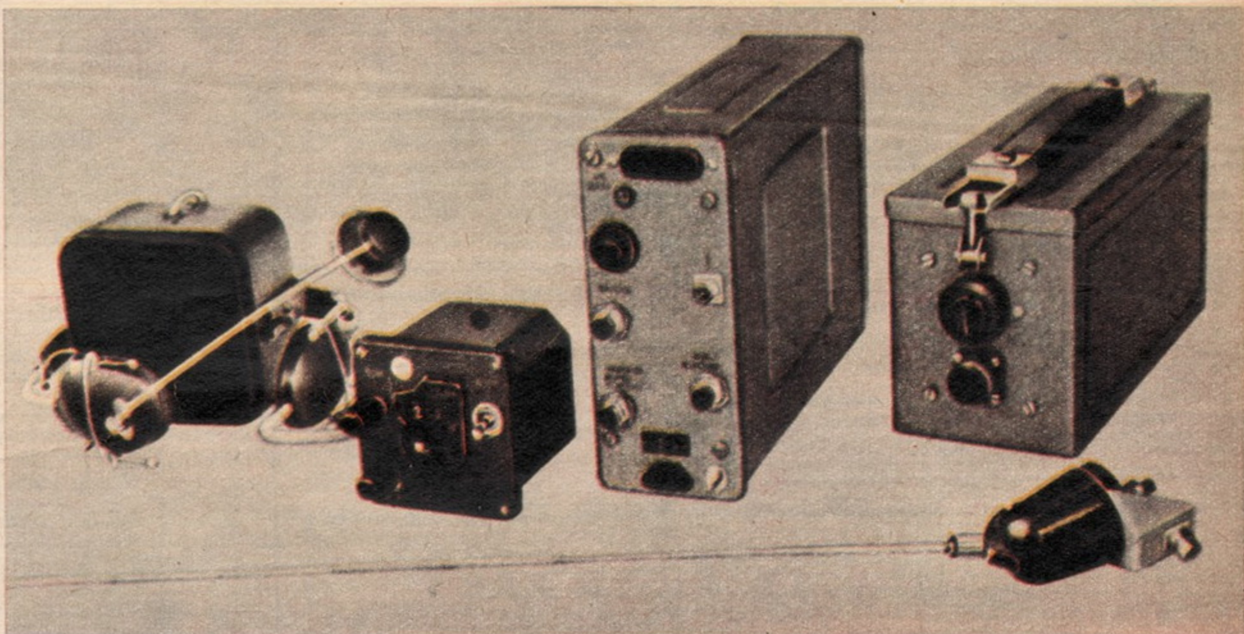


Z lewej: Operatorzy w czasie sprowadzania samolotów pilnie śledzą wskaźniki radiolokatora.



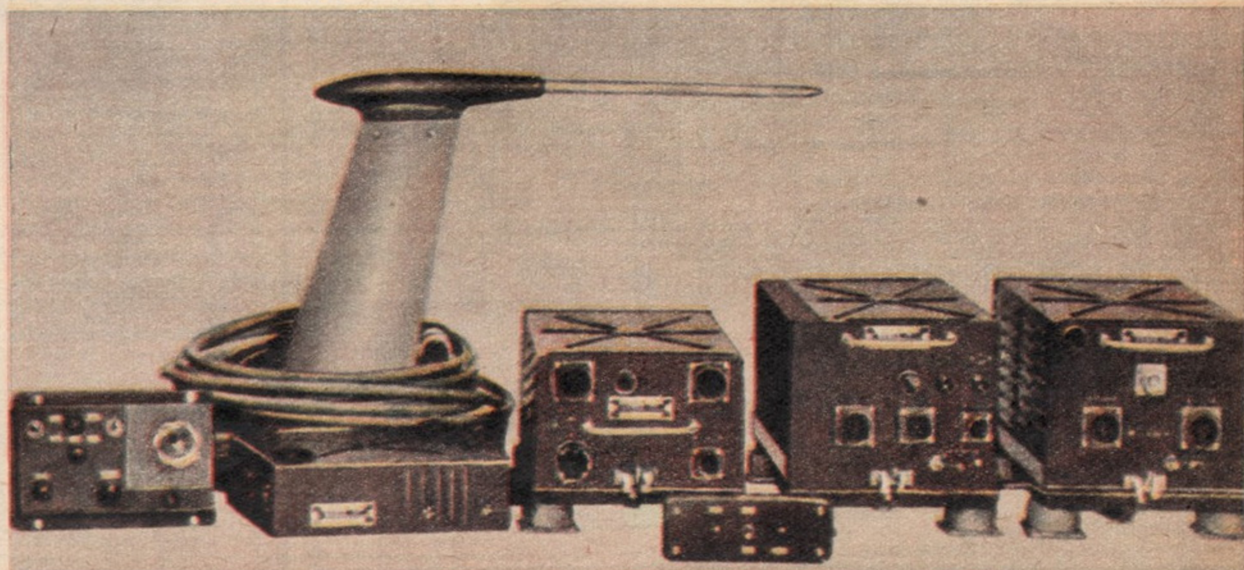


NOWE RADIOSTACJE POKŁADOWE



Powyżej pokazaliśmy radiostację szybowcową produkcji CSRS Radiostacja nastawiona jest na pracę na częstotliwościach 122 do 123,65 MHz. Można w tym zakresie wybrać cztery z 33 kanałów. Odległość między kanałami 50 kHz. Stabilność częstotliwości — $3,5 \times 10^{-5}$. Rodzaj emisji — A 3. Zakres temperatur roboczych —15°C do + 50°C. Zasilanie z akumulatora 12V—6Ah. Pobór energii 0,7 A przy odbiorze. Moc wyjściowa 0,5 W. Przy głębokości modulacji 90%, max. zniekształcenia nie przekraczają 15%. Czułość odbiornika lepsza niż 5 mikrowoltów. Selektywność + 15 kHz. Automatyczna regulacja siły głosu. Przetworniki elektroakustyczne — głośnik i mikrofon lub słuchawki. Ciężar radiostacji 2 kG, a pulpitu 0,5 kG. Wymiary 75 × 180 × 225 mm.

Niżej przedstawiamy radiostację pokładową RTL 11, zasilaną napięciem 27 V ± 10%. Pobór prądu przy nadawaniu — 6,5 A i 5 A przy odbiorze. Rodzaj emisji A3. Modulacja anodowa. Wybór kanałów zdalnie sterowany. Liczba kanałów — 1 000 w rozstępie co 50 kHz (od 100 do 149,95 MHz), lub 601 kanałów przy rozstępach 83,33 kHz (od 100 do 150 MHz). Ciężar 19 kG. Zakres temperatur roboczych od —60°C do + 50°C. Wilgotność 98% przy temperaturze + 40°C i ciśnieniu 90 mm Hg do wysokości 15 000 m nad poziomem morza. Czułość odbiornika lepsza niż 3,5 mikrowolta. Moc wyjściowa nadajnika 5 W, przy głębokości modulacji 90% i czułości modulatora 300 mV. Zniekształcenia przy 90% modulacji nie przekraczają 12%. Radiostacja może współpracować z telefonem pokładowym i radiokompasem.





Spadochronowa premiera

Z dniem 1 października br francuska telewizja „przeszła na kolor", emitując programy barwne. Pierwszym programem francuskim nadanym w ramach „Eurowizji" był reportaż ze skoków spadochronowych z wielkich wysokości, wykonywanych w Centrum Narodowym. Widoczny na zdjęciu skoczek i zarazem reporter telewizyjny Jacques Dubourg, „uzbrojony" w najnowocześniejsze kamery, sfilmował — sam skacząc — wszystkie etapy skoków, od oddzielenia się od samolotu, aż do wylądowania spadochroniarzy.

FRANCJA

● Francuskie linie „Air France" wynajęły nowy radziecki samolot Il-62 dla dokonywania regularnych lotów na trasie Paryż—Moskwa—Paryż. Pierwszy lot nastąpi prawdopodobnie w maju 1968 roku. Początkowo 168-miejscowy gigant będzie latać raz w tygodniu a w późniejszym okresie dwa razy na tydzień. Radziecki „Aeroflot" rozpoczął wykorzystywania samolotów Il-62 na linii Moskwa—Paryż—Moskwa w październiku br. Na linii tej latają także samoloty Tu-104, „Caravelle" i „Boeingi".

NRF

● Rząd w Bonn wezwał zachodnioniemiecki przemysł lotniczy i rakietowy do możliwie szybkiego zespolenia się w większe przedsiębiorstwa. Boński minister gospodarki Schiller, mówiąc o zamierzonej koncentracji przemysłu, przypomniał, że rząd jako największy zleceniodawca przemysłu lotniczego i rakietowego popierać będzie wszystkie dążenia do koncentracji tych przemysłów.

ANGLIA

● Brytyjski przemysł lotniczy zanotował na swym koncie w pierwszym półroczu br. eksport na sumę 95,2 mln funtów, co jest wartością niemal rekordową. Poważny udział w ożywieniu angielskiego przemysłu ma Związek Radziecki, zamawiając w brytyjskich firmach wyposażenie elektroniczne dla potrzeb swego lotnictwa komunikacyjnego. Dotychczas radzieckie zamówienia opiewają na półtora miliona funtów i jest spodziewane dalsze ich zwiększenie.

Szybownictwo za granicą

● *Według stanu na 11 października br. we francuskim pucharze Louisa Bregueta prowadzi Cartry (Boulogne) — 45 233 pkt., przed Abeille (Verdon-Alp.) — 38 306 pkt. i Labar (Boulogne) — 31 879 pkt., a w klasyfikacji drużynowej na czele znajduje się Aeroklub Boulogne-Billancourt — 149 370 pkt. i Aeroklub Plessis-Belleville — 127 280 pkt.*

● *W połowie listopada odbyło się w Heidelbergu spotkanie szybowników zachodnioniemieckich, na którym eksmistrz świata wygłosił referat o problemach związanych z mistrzostwami świata w Lesznie, w 1968 r.*

● *Alfred Röhm, pilot NRF z Wendlingen, 4 czerwca br. uzyskał na szybowcu BS-1 prędkość przelotową 138,3 km/h na trójkącie 307,2 km. Trasa prowadziła z Hahnweide przez Donaueschingen i Karlsruhe Forchheim z powrotem do Hahnweide. Wynik ten stanowi nowy rekord NRF w tej konkurencji i został również zgłoszony do FAI celem zatwierdzenia jako rekord międzynarodowy.*

● *Pierwszą pilotką diamentową USA jest Helen Dick. Srebrną odznakę nr 337 zdobyła 17.VIII.1958 r., złotą nr 120 w czerwcu 1962 r. Diament za przelot docelowy otrzymała w dniu 12 lipca 1964 r., wysokościowy zdobyła 30 maja tego roku i wreszcie ostatni wywalczyła 12 sierpnia br., bijąc przy okazji rekord USA w przelocie docelowym. Pokonała dystans 512 km. Helen Dick ma już na koncie trzy rekordy krajowe, uprzednio uzyskała najlepsze wyniki na trasie docelowej i docelowo-powrotnej rzędu 400 km. Dick jest czternastą kobietą na liście pilotów diamentowych.*

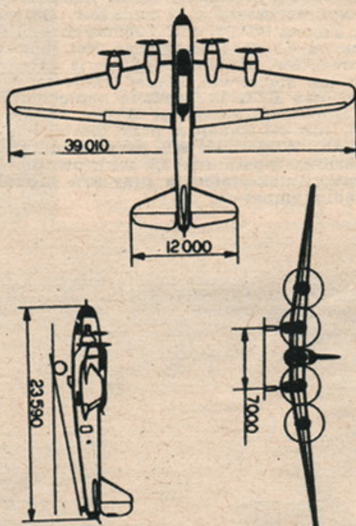
50 SAMOLOTY KRAJU RAD

PE-8 (TB-7, ANT-42)

W końcu 1934 r. radzieccy konstruktorzy otrzymali zadanie zbudowania szybkiego, ciężkiego bombowca, mającego wykonywać dalekodystansowe przeloty. Brygada CAGI, kierowana przez W. M. Petlakowa pod nadzorem A. N. Tupolewa, przystąpiła do pracy. W grudniu 1936 r. samolot doświadczalny ANT-42 (wojskowe oznaczenie TB-7, a od 1940 roku Pe-8) był gotów.

Czterosilnikowy jednopłatowiec TB-7 zasadniczo różnił się od poprzednio budowanych ciężkich samolotów, m. in. użyciem silników zdolnych do pracy na dużych wysokościach, dużym obciążeniem jednostkowym skrzydeł, wciąganym podwoziem, gładkim pokryciem, itd.

Próby w locie nowego bombowca całkowicie potwierdziły założenia konstruktorów. Na wysokości 8000 m osiągnął on prędkość 403 km/h, a więc większą nawet od prędkości osiąganych przez niektóre myśliwce zagraniczne wyprodukowane w 1936 roku. Bombowiec zabierał do 4 ton bomb i mógł przelecieć bez lądowania 3 000 km. W czasie ostatniej wojny samoloty Pe-8 dokonywały wielu dalekich rajdów na głębokie tyły nieprzyjaciela, bombardując jego ważne strategiczne obiekty.







KALENDARZ IMPREZ LOTNICZYCH FAI NA 1968 ROK

Zgodnie z nadesłanym ostatnio przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI) biuletynem, publikujemy wykaz zatwierdzonych przez FAI mistrzostw świata i międzynarodowych imprez lotniczych, jakie mają się odbyć w roku 1968.

MISTRZOSTWA ŚWIATA

Szybownictwo

Leszno — POLSKA — 9—23 czerwca.

Akrobacja samolotowa

Magdeburg — NRD — 19—30 sierpnia

Modelarstwo (modele na uwięzi)

Rejon Helsinek — FINLANDIA — w drugiej połowie sierpnia.

Modelarstwo (mikromodele)

Rzym — WŁOCHY — październik.

Spadochroniarstwo

Prawdopodobnie w Kijowie — ZSRR — w sierpniu. Decyzja w tej sprawie zapadnie na posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Spadochronowej, jakie odbędzie się w Paryżu, w dniach 19—20. stycznia 1968 r.

Uwaga: W biuletynie FAI zastrzega, że Mistrzostwa Świata zostaną uznane przez Międzynarodową Federację Lotniczą tylko wówczas, gdy organizator zapewni wszystkim zgłoszonym dostęp do nich na równych prawach, w odpowiednim czasie.

IMPREZY MIĘDZYNARODOWE

Sport samolotowy

1 kategoria

26—28 kwietnia — W. BRYTANIA
„Międzynarodowy Rajd Wyspy Man i Derby Manx", organizowane przez Aeroklub W. Brytanii, na lotnisku Jurby.

14—17 czerwca — WŁOCHY
„Tysiąc kilometrów", rajd organizowany przez Aeroklub Włoch, na lotnisku w Wenecji (Lido).

5—8 lipca — WŁOCHY
„XX Międzynarodowy Rajd Powietrzny Sycylii", organizowany przez Aeroklub Włoch, na lotnisku w Palermo (Boccadifalco).

2 kategoria

3—4—5 maja — W. BRYTANIA
„Międzynarodowy Rajd Powietrzny Jersey", organizowany przez Aeroklub Channel Islands na lotnisku w Jersey.

Modelarstwo

1 kategoria

29 lipca — 4 sierpnia — USA — Olathe (Kansas)
Mistrzostwa USA (otwarte); wszystkie kategorie

Początek sierpnia — JUGOSŁAWIA — Zagrzeb
Mistrzostwa Europy, kategoria F.A1.C.

14—15 września — NRF — Hamburg (Saara)
Mistrzostwa Europy kategorie F.1.A. i F.1.B.

2 kategoria

NRF

Maj — Herborn — kategoria F.3.A.
6—7 lipca — Monachium — kategorie F.1.A. i F.1.C.

AUSTRIA

23—26 maja — Salzburg — kategorie F.2.A., F.2.B., walka powietrzna.
28—30 czerwca — Puchar Alp — Wienerneustadt — kategorie F.1.B. i F.1.C.
15—18 sierpnia — Mistrzostwa Międzynarodowe — Spitzerberg — kategoria szybowców zboczowych sterowanych prętem magnetycznym.
15—18 sierpnia — Puchar Etricha — Salzburg — kategorie F.3.A. i F.3.C.
24—25 sierpnia — Puchar Colibri — Völtendorf — kategoria F.1.A. i szybowce zboczowe sterowane prętem magnetycznym.
27—29 września — Puchar Dolomitów — Lienz — kategorie F.3.A. i F.3.C.

FINLANDIA

18 lutego — Zawody zimowe — Helsinki — kategorie F.1.A., F.1.B. i F.1.C.

FRANCJA

Luty — Puchar Zimowy — Chavenay (pod Paryżem).
2—3 czerwca — Międzynarodowe Kryterium Północy — Maubeuge kategorie F.1.A., F.1.B., F.1.C. i F.3.A.
23 czerwca — Międzynarodowe Kryterium Pierre Trebod'a — Peronne — kategorie F.1.A., F.1.B. i F.1.C.

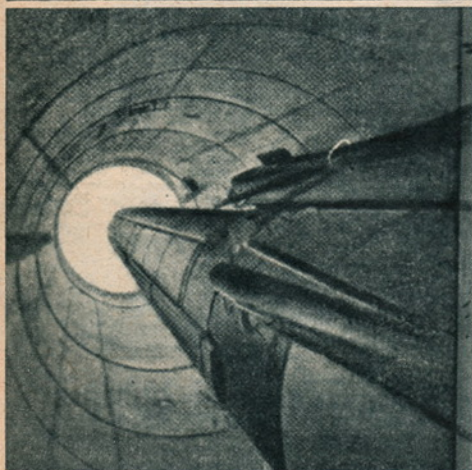
WĘGRY

Połowa lipca — Puchar Mecsek — Pecs — kategorie: prędkości 2,5 cm sześc. i wyścig na uwięzi.

CZECHOSŁOWACJA

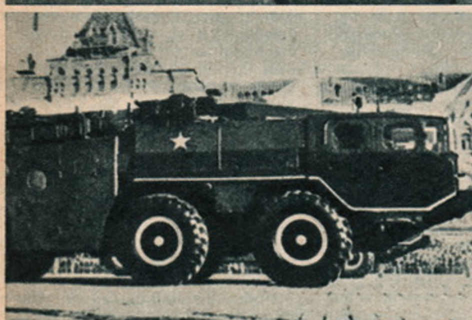
13—14 kwietnia — Praga — kategorie F.2.A., prędkość 2,5 cm sześc. i wyścig na uwięzi.
25—26 maja — Praga — kategorie F.1.A., F.1.B. i F.1.C.
25—26 maja — Dubnica — modele rakiet, wszystkie kategorie.
6—7 lipca — Brno — kategoria F.1.D.
20—21 lipca — Hradec Kralove — kategoria F.2.A. — makiety.
7—8 września — Karlove Vary — F.3.A.

Najnowsze





Pisarz E. Worobiew i reżyser B. Niebylicki opracowali film dokumentalny o Armii Radzieckiej roku 1967. Film ukazuje pracę żołnierzy i wspaniały nowoczesny sprzęt. Na zdjęciach z lewej i powyżej kadry z filmu, ukazujące szyb z rakietą strategiczną oraz samoloty przystosowane do przenoszenia pocisków rakietowych. Poniżej: Fragmenty defilady nie znanych dotąd rakiet, pokazanych na Placu Czerwonym w dniu 7 listopada. Od lewej — nowe rakiety umieszczone w zasobnikach na samobieżnych wyrzutniach oraz broń przeciwlotnicza.







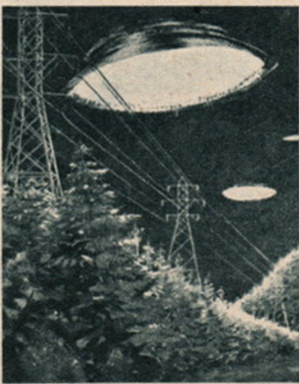
„LATAJĄCE TALERZE"

Nie wszyscy prawdopodobnie przypominają sobie, że w tym roku minęło dwadzieścia lat od chwili pojawienia się największej zagadki naszej epoki — czyli „latających spodków", zwanych również „talerzami". Odtąd zjawiska „talerzowe" nie dają spokoju uczonym, pisarzom, fantastom i zwykłym obywatelom. Pojawiają się dosłownie wszędzie, w każdym zakątku naszego globu. Napisano na temat „talerzy" setki tomów, wychodzą specjalne czasopisma, powstają zrzeszenia poszukiwaczy i świadków istnienia „talerzy". Zagadka jednak do końca nie została rozwiązana. Niedawno informowaliśmy o oficjalnym zajęciu się sprawą „talerzy" przez lotnictwo USA, a obecnie możemy poinformować Czytelników, że również w Związku Radzieckim zjawiskiem „talerzy" zaczęli interesować się uczeni. W specjalnej audycji telewizyjnej nadanej w listopadzie w Moskwie generał Stolarow oświadczył między innymi: „latające talerze" nie są produktem psychozy, lecz rzeczywiście istniejącym, nie zbadanym fenomenem". Zjawisko „latających talerzy" obserwowano wielokrotnie na obszarze Związku Radzieckiego. Właśnie dowiadujemy się o powstaniu komitetu naukowego dla wyjaśnienia natury „latających talerzy". W skład komitetu wchodzą przedstawiciele wielu dyscyplin naukowych, lotnictwa itp.

Gen. Stolarow zapowiedział, że pierwszym etapem badań będzie systematyczne gromadzenie obserwacji na temat „latających talerzy". W tym celu zostaje stworzona sieć punktów obserwacyjnych z wykorzystaniem lotnictwa cywilnego, służby meteorologicznej i obserwatorów astronomicznych. Opracowana została instrukcja co do sposobu przeprowadzania obserwacji, a także co do sposobu fotografowania.

W audycji telewizyjnej pokazano zdjęcia „latających talerzy", zaczerpnięte z naukowej relacji lotników radzieckich, którzy spotkali się z tą zagadką wieku. „Latający talerz" — kulę świetlną przesuwającą się przed samolotem — obserwował m. in. jeden z najwybitniejszych pilotów „Aerofłotu".

Przy okazji omawiania tematu „talerzy" można podać, że w roku bieżącym w Czechosłowacji ukazała się broszura Josefa Goetza i Vaclava Tikovsky'ego pod tytułem „Latające talerze na horyzoncie". Kto wie, czy wkrótce temat ten nie wróci na szpalty naszych czasopism.



ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Rewelacją minionego tygodnia była bez wątpienia relacja prof. Pietrowicza, ogłoszona w ostatnim numerze „Wiestnika Akademii Nauk ZSRR". Profesor, czołowy ekspert w dziedzinie techniki rakietowej, podaje szereg nie znanych dotąd danych o rakietach produkowanych w ZSRR. I tak dowiadujemy się z artykułu profesora, że badania Kosmosu przy wykorzystaniu rakiet rozpoczęto w Związku Radzieckim już w 1949 roku. W roku 1957 rakieta 20 m długości typu W2A osiągnęła wysokość 212 km, unosząc ładunek 2,2 Tony. W rok później rakieta typu W5W o długości 23 m uniosła ładunek 1,3 Tony na wysokość 512 km. Pierwszy człon sławnego WOSTOKA był gotów już w roku 1957, a zatem na cztery lata przed startem Gagarina. Prof. Pietrowicz omawia szczegółowo pojazd rakietowy WOSTOK, podając szczegóły, dotyczące silnika RD-107 o ciągu 600 Ton. Moc silników rakiety, która wyniosła sztucznego satelitę PROTON, przewyższała prawie sześciokrotnie moc silników WOSTOKA. Chodzi tu zatem o moc rzędu 60 milionów KM.

Pierwsze satelity typu KOSMOS wyrzucone zostały przy użyciu rakiet dwustopniowych o długości 30 m. Miały one silniki typu RD-119. Następne KOSMOSY startowały przy użyciu rakiet trzy i czterostopniowych. Niektóre miały masę wynoszącą ponad 7,5 tony. Profesor podaje, że konstruktorem pierwszych rakiet i sputnika był Sergiusz Korolew.

Łączna masa sztucznych ciał niebieskich, umieszczonych przez ZSRR w Kosmosie, wynosi 1400 tysięcy ton.

*

W listopadzie prof. Leonid Siedow otrzymał tytuł „Bohatera Pracy Socjalistycznej" i odznaczony został Orderem Lenina oraz złotym medalem „Sierp i Młot". Tym najwyższym odznaczeniem prof. Siedow został wyróżniony przez Prezydium Rady Najwyższej ZSRR za wybitne zasługi w rozwoju nauki oraz w związku z 60 rocznicą urodzin.

Prof. Siedow jest autorytetem światowym w dziedzinie mechaniki płynów (a zatem aerodynamiki). Jego prace odegrały wielką rolę w rozwoju radzieckiego lotnictwa i przemysłu budowy statków. Prof. Siedow jest wiceprzewodniczącym Międzynarodowej Federacji Astronautycznej, członkiem honorowym wielu akademii nauk i doktorem honoris causa uczelni, w tym Politechniki Warszawskiej.

*

27 sztucznych satelitów cywilnych, przeznaczonych do telekomunikacji, znajduje się aktualnie na orbitach ziemskich. Wśród satelitów tych znajduje się 7 oznaczonych mianem „Mołnia", wyrzuconych przez ZSRR. Pierwszy satelita tego typu „Mołnia 1A" wystartował 23 kwietnia 1965 roku, a najnowszy „Mołnia 1-G" — 22 października roku bieżącego.

*

Francuski przemysł elektroniczny realizuje budowę wielkiego radioteleskopu o średnicy reflektora 27,5 m. Aparatura zostanie ustawiona w Pleumeur-Bodou, z przeznaczeniem dla łączności przy wykorzystaniu sztucznych satelitów komunikacyjnych.

*

Ogólnie wiadomo, że astronautyka zajmuje poczesne miejsce na znaczkach pocztowych. Podobnym powodzeniem wśród zbieraczy cieszą się również etykiety zapałczane, na których można znaleźć coraz częściej tematy astronautyczne. Ostatnio zanotować warto ukazanie się 12 etykiet w Jugosławii oraz serii w Czechosłowacji, na Węgrzech i ZSRR.

*

Po próbnym locie bezzałogowym statku „Apollo" uzyskano szereg interesujących zdjęć Ziemi, dokonanych z wysokości około 18 tysięcy metrów.

SŁAWNI LOTNICY

CZOŁOWY skoczek spadochronowy Czechosłowacji lat pięćdziesiątych Zdenek Kaplan urodził się w 1928 roku. Już w okresie uczęszczania do szkoły powszechnej zwierzał się swym kolegom, że pragnie w przyszłości zostać lotnikiem. Swoich marzeń jednak dość długo nie mógł urzeczywistnić. Został mechanikiem, ale nie lotniczym. Dopiero w 1949 roku, kiedy powołano go do odbycia służby wojskowej i kiedy znalazł się w jednostce wojsk powietrzno-desantowych, zetknął się z lotnictwem, a ściślej mówiąc ze spadochroniarstwem. Wkrótce też wykonał pierwsze skoki ze spadochronem z samolotu.

Po zakończeniu służby wojskowej Kaplan powrócił do swej poprzedniej pracy mechanika samochodowego. Ale nie na długo. Spodobało mu się spadochroniarstwo. A przez spadochroniarstwo — sądził — będzie bliżej lotnictwa. Już w 1952 roku ukończył z powodzeniem kurs instruktorów spadochronowych we Vrchlabi, który prowadził Vlado Hložka. Zdenek Kaplan często wspominał instruktora i zarazem kierownika tego kursu i podkreślał jego wysokie walory pedagogiczne.

W 1953 roku Kaplan uczestniczył w II Krajowych Zawodach Spadochronowych, a następnie w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Ostravie. Na tych ostatnich zawodach zajął on 9 miejsce. Z kolei, w następnym roku, startował w mistrzostwach świata we Francji. W roku 1955 brał udział w zawodach międzynarodowych w Bułgarii, a w 1956 roku startował w Moskwie w III Spadochronowych Mistrzostwach Świata, w których uplasował się na 4 miejscu.



Zdenek Kaplan

Największy swój sukces życiowy odniósł Zdenek Kaplan w Bułgarii w 1960 roku, gdzie wywalczył tytuł Spadochronowego Mistrza Świata 1960—1962 w klasyfikacji indywidualnej. Na tych samych mistrzostwach Kaplan zdobył również pierwsze miejsce w konkurencji skoku z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Dwa lata później reprezentował swój kraj na kolejnych mistrzostwach świata, tym razem w USA.

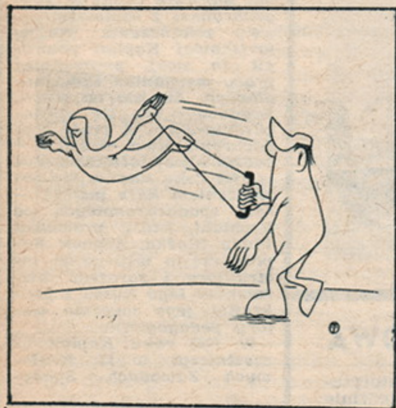
W ostatnim okresie Kaplan był instruktorem spadochronowym w Hradec Kralove, miał na swoim koncie ponad 2 000 skoków, tytuł mistrza sportu oraz był posiadaczem wielu rekordów krajowych i międzynarodowych, tak w skokach indywidualnych jak i grupowych. (m)

Nowości małego lotnictwa

POZOSTAJĘ jednak przy tym tytule, pod którym od lat informuję o różnych sprawach małego lotnictwa. Pozostaję, mimo iż mój korespondent E. Osiński (w numerze 47) w obszernym liście dowodzi, że o nowościach piszę niewiele. Po przeczytaniu listu Osińskiego radość napełniła serce moje, że wreszcie krytyka poskutkowała i ktoś się odezwał.

Co prawda list ten (jak i większość listów, które otrzymuje prasa np. od krytykowanych dyrektorów odpowiedzialnych za produkcję dżemów i pieluszek) nie wszystko wyjaśnia, natomiast przynosi liczne nowe fakty, o których zupełnie nie pisałem! Z listu zatem dowiedzieliśmy się między innymi, że zawody rakietowe nie należą do nowości, że model R. Straburzyńskiego wysłanego na Mistrzostwa Świata odbiegał od przyjętych standardów... i tak dalej, i dalej.

Rewelacje te są częściowym tylko zaskoczeniem. Przejrzałem bowiem starannie książeczkę pod tytułem „Rocznik modelarstwa lotniczego 1965—1966", wydaną ostatnio staraniem APRL i napisaną przez Z. Szajewskiego i E. Osińskiego i nie znalazłem w tym ciekawym zbiorze wyników imprez oraz planów — ani jednego rysunku modelu rakiety! I wówczas zrozumiałem, dlaczego zawodom modeli rakiet odmawia się miana „nowości".



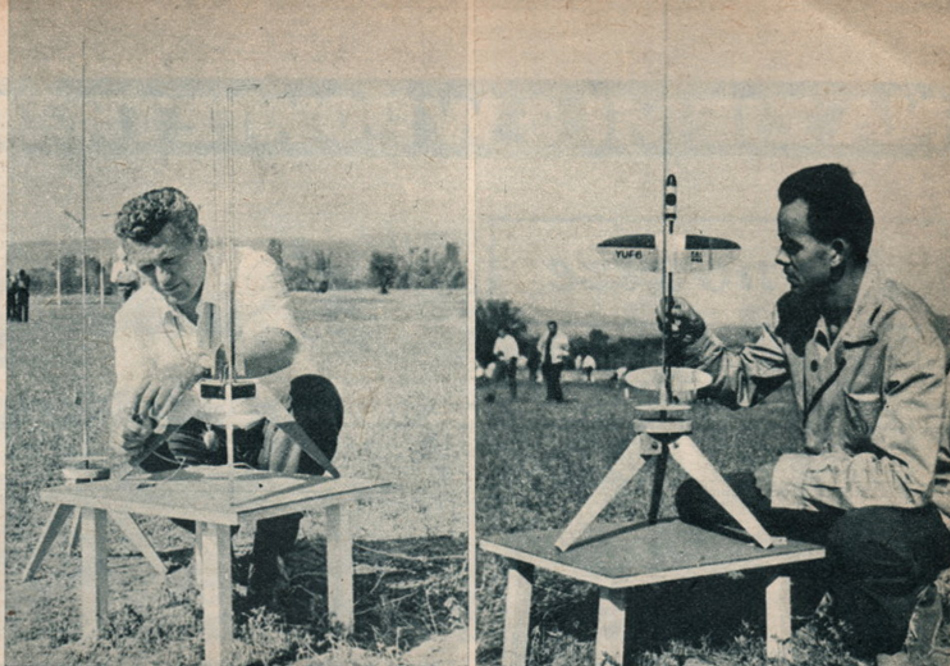
W tymże „Roczniku" na stronie 145 znalazłem dobry plan modelu S-360 konstrukcji Romana Straburzyńskiego, Mistrza Polski z r. 1966 z Aeroklubu Stalowa Wola. Długo przyglądałem się tej konstrukcji i nie znalazłem zupełnie odejścia od przyjętych standardów! Model jest prosty w koncepcji. Parasol z cienkim profilem i wielobocznym kadłubem. Układ wypróbowany, a piękne eliptyczne obrysy skrzydeł i brak osłon silnika dowodzą, że konstruktor ma duże doświadczenie w eksploatacji modeli silnikowych i wie, co jest potrzebne. Fakty zatem przeczą wypowiedzi zawartej w liście E. Osińskiego. Zresztą, gdyby model R. Straburzyńskiego był zły, to przecież licznie zebrana komisja w Krośnie, która oceniała modele mistrzowskie, odrzuciłaby go kategorycznie.

Wracając do „Rocznika" wypada podać go jako nowość numer jeden ubiegłego tygodnia. Oprócz zestawu wyników poszczególnych zawodów w latach 1965—1966 książka zawiera 43 planiki A-5 najlepszych modeli krajowych, w tym 17 zagranicznych. Całość sprawia jak najlepsze wrażenie i właściwie dla recenzenta nie ma tu pola do popisu. Uznaję zresztą zasadę: albo książka zła, albo dobra. „Rocznik" zaliczyć należy do grupy drugiej. Powiedziałem, że nie ma pola do popisu, bo przecież tak drobne potknięcia autorów jak zła pisownia nazwisk modelarzy zagranicznych, szczególnie z ZSRR (Boryczewicz — zamiast Borysewicz, Luboczkin — zamiast Lubuszkin, Drożyne — zamiast Drożżyn) dowodzi raczej złej korekty wydawnictwa. Podobny zresztą przypadek dotknął nazwisk zawodników z USA i CSRS na Dubnickim Maju, które niemiłosiernie poprzekręcano. Taki to jednak los literatury. Zawsze jakiś chochlik coś przewróci do góry nogami. Gdy znajdziemy w „Trylogii" błąd literowy, to przecież zaraz nie mówimy, że Sienkiewicz był złym pisarzem.

Z jednym tylko stwierdzeniem Autorów „Rocznika" nie mogę się pogodzić: w kilkunastowierszowym wstępie piszą, że jest to pierwszy w Polsce rocznik modelarstwa lotniczego. A mnie się wydaje, że już ktoś podobny (być może nie tak doskonały) rocznik napisał i wydał w Polsce drukiem. Nie mogę tylko przypomnieć sobie ani tytułu ani autora...

„Rocznik modelarstwa" otrzymać można w każdym aeroklubie, a przede wszystkim w modelarniach APRL i tam też odsyłam wszystkich zainteresowanych.

PAWEŁ ELSZTEIN



WSPOMNIENIA Z JUGOSŁAWII

Ogólnojugosłowiańskie III Zawody Rakiet Amatorskich zorganizowane były w dniach 3.IX — 1.X. przez Amatorski Klub Rakietowy przy El (Elektronska Industrija) w Nisu. Do zawodów zgłosiło się 45 zawodników, w tym dwa zespoły z Dubnicy — CSRS — 7 zawodników oraz jeden zespół z Polski — 3 zawodników. Zawodnicy CSRS zaprezentowali nowy typ silnika rakietowego, wykonanego na wzór silnika firmy ESTES (USA), Jugosłowianie startowali na silnikach produkowanych przez Osijek, a ekipa Polski na silnikach „Krywałd".

Zawody rozegrano wg regulaminu FAI w klasie rakiet ze spadochronem na czas trwania lotu oraz w klasie rakietoplanów typu „Jeżyk". Obydwie klasy rozgrywane były na silnikach produkcji fabrycznej do 5 Ns.

Polskę reprezentował zespół trzech zawodników w składzie: Ireneusz Pudełko — DOR — Kraków, Juliusz Jarończyk — Aer. Podhalański oraz Zygmunt Janecki — Aer. Ziemi Lubuskiej. Każdy z naszych zawodników startował w obu wymienionych klasach. Reprezentacja przygotowała się do zawodów bardzo starannie, a ostateczne dopracowanie i oblatanie modeli odbyło się na specjalnym zgrupowaniu, zorganizowanym w Doświadczalnym Ośrodku Rakietowym w Krakowie.

Zawody rozgrywane były przy pięknej, słonecznej i bezwietrznej pogodzie, co umożliwiło uzyskanie przez niektórych zawodników fantastycznych wyników, zwłaszcza w kategorii modeli rakiet ze spadochronem. Prawie wszyscy zawodnicy wyposażyli swoje modele w spadochrony z folii plastykowej, o średnicy około 700 mm. Znalazł tu potwierdzenie osobliwy fakt, że o zwycięstwie nie zawsze decyduje konstrukcja rakiety, jej walory aerodynamiczne czy pomysłowość rozwiązania, lecz nieraz szczęście, polegające na „złapaniu" sprzyjającego komina termicznego.

Brak wiatru sprzyjał zawodom. Rakiety opadały w promieniu kilkudziesięciu metrów od miejsca startu i nie zanotowano prawie żadnej ucieczki modelu. Nasz zawodnik, Jarończyk miał pecha, bo jego rakieta uzyskała dużą wysokość, otwarcie spadochronu nastąpiło idealnie na pułapie, niestety, nie natrafił na żadne noszenie i musiał zadowolić się wynikiem 143 s. Lepiej powiodło się naszej ekipie w rakietoplanach. Janecki w pierwszej kolejce uzyskał najlepszy czas dnia 5 m 12 s. Polska zwyciężyła zespołowo, pokonując bardzo silną ekipę z Dubnicy CSRS aż o 236 pkt., co jest jej wielkim sukcesem.

Dzięki starannemu przygotowaniu ekipa polska uzyskała dobre wyniki, a jako jedyna uruchamiała silniki swoich modeli przy pomocy elektrycznych zapłonników. Pozostali zawodnicy robili to przy pomocy zapałek lub papierosów.

Zawody odbywały się według schematu organizacyjnego zastosowanego po raz pierwszy podczas VI Zawodów Rakiet Amatorskich w Krakowie, tzn. zrezygnowano z losowania kolejek, a wyznaczono czas, w którym zawodnicy musieli wystartować.

Podsumowując całość zawodów można stwierdzić, że wyniki lotów były nieco lepsze niż u nas w kraju, głównie jednak dzięki lepszym warunkom atmosferycznym, natomiast nie można tego powiedzieć o stronie organizacyjnej imprezy, która pozostawia wiele do życzenia.

IRENEUSZ PUDEŁKO

WYNIKI

Kategoria modeli rakiet ze spadochronem:

1. Dusan Madżarac	Osijek	697 s
2. Żiwadin Minić	Nis	568 s
3. Zoran Gawrilović	XI Beogradska	484 s
16. Juliusz Jarończyk	Polska	143 s
17. Ireneusz Pudełko	Polska	142 s
32. Zygmunt Janecki	Polska	13 s

Kategoria modeli rakietoplanów:

1. Żilosković	ZGB I	381 s
2. Zygmunt Janecki	Polska	312 s
3. Branko Gnjidić		107 s
4. Mirosław Drbal	Dubnica I	107 s
6. Juliusz Jarończyk	Polska	95 s
8. Ireneusz Pudełko	Polska	87 s

Klasyfikacja zespołowa modeli rakiet:

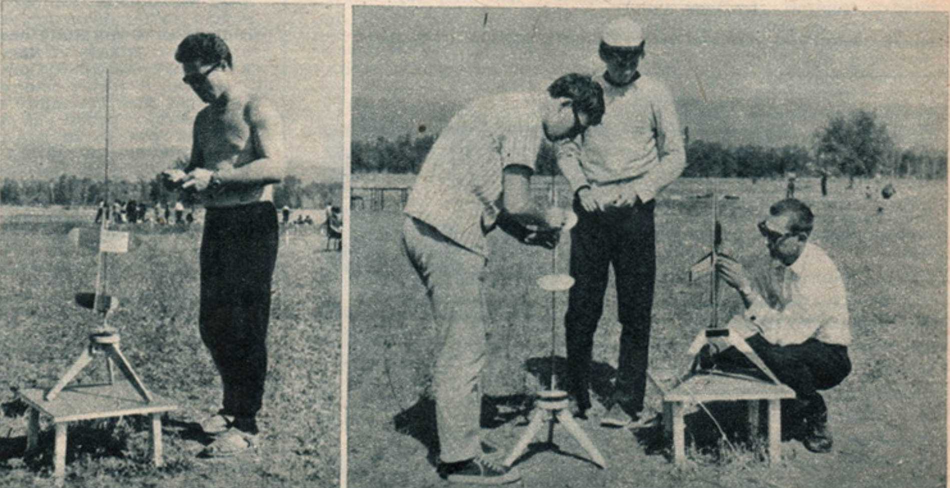
1. ARK-EL Nis 1 094, 2. Osijek I — 1 055, 3. XI Beogradska — 938, 4. Dubnica I— 557, 8. Polska — 288.

Klasyfikacja zespołowa modeli rakietoplanów:

1. Polska — 494, 2. Zagreb I — 381, 3. Zagreb II — 276, 4. Dubnica II — 258, 5. Dubnica I — 236.

Na zdjęciach u góry od lewej: Ireneusz Pudełko przy stanowisku startowym oraz Jugosłowianin A. Stojanowić. Poniżej: Czechosłowak Rychter i zawodnicy: M. Madżarac — Jugosławia i J. Jarończyk — Polska.

Zdjęcia: I. P. i J. J.



ŚWIATOWA KARIERA SILNIKA MODELARSKIEGO OPUBLIKOWANEGO W „SKRZYDLATEJ POLSCE"

SILNIK modelarski z krążącym tłokiem SW-92, konstrukcji mgra inż. Juliana Falęckiego, którego opis budowy i kompletne rysunki wykonawcze były zamieszczone w specjalnej wkładce do nru 25 „Skrzydlatej Polski" z 1964 r., zrobił światową karierę. Nic w tym dziwnego: był to przecież pierwszy w świecie opis wykonania modelarskiego silnika pracującego na zasadzie Wankla.

Z satysfakcją możemy stwierdzić, że rysunki silnika SW-92 zostały przedrukowane: w 1965 roku — w radzieckim czasopiśmie „Modielist-Konstruktor", w angielskim roczniku „Aeromodeller Annual" oraz w zachodnioniemieckim miesięczniku „Flug + Modell - -Technik" (w postaci specjalnej wkładki). W 1966 roku dokumentacją silnika SW-92 zainteresował się ośrodek badawczy znanej brytyjskiej wytwórni motocykli BSA. Ostatnio, w numerze 10 z dnia 17 maja 1967 roku zachodnioniemieckiego magazynu „Hobby", ukazał się kolejny przedruk rysunków wykonawczych i opisu budowy silnika SW-92. Prawdopodobnie lista przedruków na tym się nie zamknie...

Silnik z krążącym tłokiem SW-92 cieszy się też popularnością w kraju. Zamieszczone wyżej zdjęcia pokazują właśnie jeden z tych silników, wykonany według dokumentacji podanej w „Skrzydlatej Polsce" przez naszego Czytelnika p. Zdzisława Bilewicza. Kilka dalszych silników SW-92 zostało wykonanych przez uczniów różnych szkół zawodowych i przyzakładowych na terenie całego kraju. Pisała o tym wielokrotnie prasa codzienna i młodzieżowa.

A więc duże brawa dla konstruktora silnika SW-92! (Na marginesie — wyróżnionego przez „Skrzydlatą Polskę" w 1964 roku „Błękitnymi Skrzydłami" właśnie ze ten silnik.) Jeśli dodamy do tego fakt, że informacje o pierwszych w świecie, a zbudowanych właśnie w Polsce, silnikach modelarskich z krążącym tłokiem zarówno konstrukcji Stanisława Górskiego, jak i Juliana Falęckiego, od przeszło siedmiu lat nie schodzą z łam różnych fachowych czasopism zagranicznych — nasza satysfakcja jest całkowita.

Niestety, w tej przysłowiowej beczce miodu znalazła się niemała łyżka dziegciu. Otóż **pionierskie** (podkreślamy to — **w skali światowej**) wysiłki twórców Stanisława Górskiego i Juliana Falęckiego zostaną prawdopodobnie praktycznie wykorzystane nie u nas, lecz za granicą.

Mamy rok 1967. Na ostatnich mistrzostwach świata radiomodeli akrobacyjnych na Korsyce we Francji, zachodnioniemiecki koncern modelarski Graupnera zademonstrował model zdalnie kierowany wyposażony w silnik z krążącym tłokiem. Ekipa fabryczna posiadała dwa silniki prototypowe.

Oto kilka danych technicznych tych silników: Pojemność 4,2 cm³, długość (bez końcówki wału) — 55 mm, średnica — 65 mm, ciężar — 367 G. Zapłon żarowy — świeca OK 177/2, paliwo — Graupner „Titan-C plus". Chłodzenie — powietrzne, gaźnik — od silnika OS Max 40RC. Moc max. — ok. 0,5 KM przy 13200 obr/min. moc nominalna ok. 0,4 KM przy 12000 obr/min. Śmigło nylonowe o średnicy 250 mm i skoku 100 mm (10 × 4 cale).

Prace rozwojowe nad silnikiem z krążącym tłokiem Graupnera trwały sześć lat. Badano różne wersje, przewidując je z góry do produkcji seryjnej. Pokazane prototypy nie są jeszcze wersją ostateczną. Silnik seryjny ma być lżejszy o 67—100 G, przy zachowaniu tych samych rozwiązań układowych. Kiedy seryjne silniki z krążącym tłokiem ukażą się w sprzedaży — jeszcze nie wiadomo. Nie znana też jest ich cena. Wiele jednak wskazuje, że nastąpi to na progu 1968 roku.

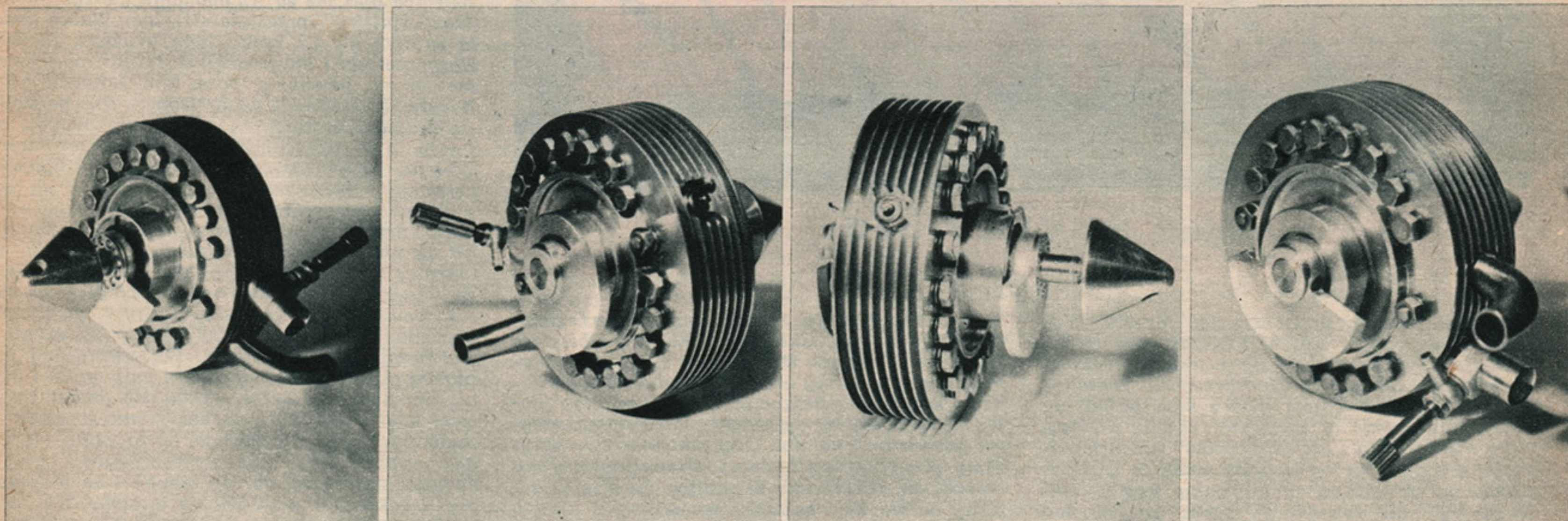
Czy modelarski Wankel ma jakieś szanse w małym lotnictwie? Na pewno! Przede wszystkim w radiomodelarstwie. Małe wymiary zewnętrzne, zwartość konstrukcji, łatwość zabudowy i oprofilowania w kadłubie, a przede wszystkim brak drgań tak uciążliwych i groźnych dla modelu oraz wyposażenia kierującego — to główne zalety silnika z krążącym tłokiem. Dochodzi jeszcze element nowości i nowoczesności, który zawsze urzeka. Dlatego też nie trzeba być prorokiem, aby przewidzieć dobre perspektywy handlowe i eksportowe dla producentów silników modelarskich Wankla.

A przecież poza modelarstwem lotniczym istnieje jeszcze szeroko rozwinięte modelarstwo okrętowe i samochodowe, dla których silnik z krążącym tłokiem wydaje się być idealną jednostką napędową.

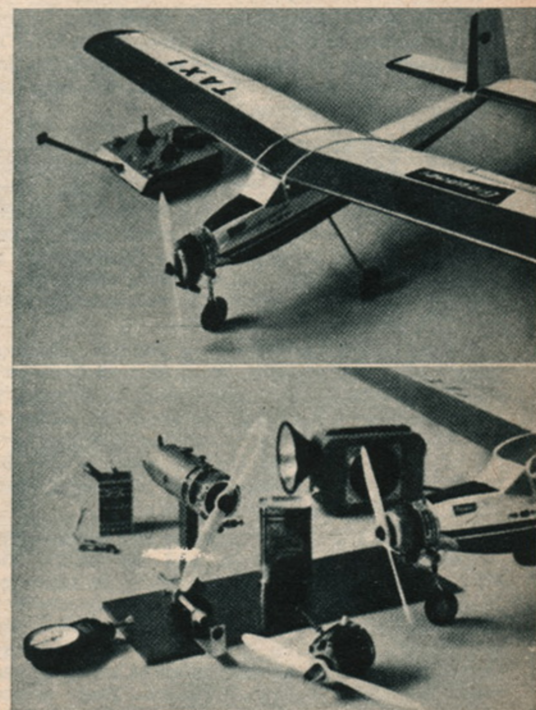
Szkoda tylko, że znów przegapiliśmy korzystny moment. Mieliśmy realne szanse stać się ojczyzną modelarskich silników z krążącym tłokiem, a co za tym idzie, być może, wyłącznym ich eksporterem. Dwadzieścia lat temu przegapiliśmy szanse, jakie dawały pionierskie wówczas prace i osiągnięcia Feliciana Gadomskiego w dziedzinie modelarskich silników odrzutowych. Obecnie historia się powtarza. Twórczy wysiłek i osiągnięcia pracujących niezależnie od siebie — Górskiego i Falęckiego — znów nie ma dalszego ciągu, jakim powinna być produkcja. Wciąż zbyt długa jest droga od pomysłu do przemysłu.

Ale nadzieją na przyszłość jest nowoczesny przemysł zabawkarski, który właśnie u nas powstaje. Wiele wskazuje, że przemysł ten stanie się z czasem również przemysłem pracującym dla potrzeb modelarskich. Budujące się obecnie dość liczne zakłady przemysłu zabawkarskiego stworzą niebawem nowoczesną bazę produkcyjną. A wówczas najcenniejsze pomysły naszych konstruktorów doczekają się wreszcie szybkiej realizacji.

JANUSZ WOJCIECHOWSKI



Silnik z krążącym tłokiem SW-92, wykonany przez Z. Bilewicza według rysunków i opisu zamieszczonego w „Skrzydlatej Polsce". Pojemność — 9,2 cm³. Moc — ok. 1,5 KM przy 12 000 obr/min. Zapłon żarowy. Ciężar — 420 G.



Radiomodel „Taxi" z silnikiem Wankla o pojemności — 4,2 cm³, produkcji koncernu Graupnera z NRF. Niżej — trzy wersje tego silnika podczas prób pomiarowych. Widoczny jest stroboskop oraz obrotomierz mechaniczny.



Napisał WACŁAW KRÓL

Polski Zespół Myśliwski, czyli tzw. „Cyrk Skalskiego", w którym walczył Autor poniżej publikowanych wspomnień, utworzony został z wybitnych pilotów na propozycję marszałka lotnictwa brytyjskiego Sir Sholto Douglasa i wysłany na teren walk w Afryce północnej. Dowódcą zespołu myśliwskiego został mjr. pil. Stanisław Skalski.

W czasie swych walk w kampanii afrykańskiej Polski Zespół Myśliwski odniósł wspaniały sukces, a mianowicie od 17 marca do 8 maja 1943 roku dokonał 25 zestrzeleń pewnych, 9 samolotów uszkodził i 3 uszkodził prawdopodobnie. Najwięcej zwycięstw w tej kampanii odniósł kpt. pil. Horbaczewski, zestrzeliwując 5 samolotów oraz 1 uszkadzając.

BRYTYJSKIE stacje radarowe wykryły w rejonie Sfax grupę niemieckich samolotów. W tamtym właśnie kierunku eskadra polska nabierała wysokości. Nad linią frontu i dalej na północ widzialność była znacznie lepsza.

— Zephyr leader, zephyr leader! Fifteen bandits over Sfax. Vector one five! Over! [1] — podał Skalskiemu kolejną komendę kontroler ze stanowiska dowodzenia.

— Your message received and understand. Vector one five. What angel? [2] — potwierdził Stasio odbiór rozkazu.

— Zephyr leader! Angel fourteen thousand feet. [3]

— O kay, angel fourteen, zephyr leader answering. [4]

Po paru minutach piątka „Spitfirów" polskich rzuciła się z przewagą wysokości na osiem Ju-88, osłanianych przez dziesięć Me-109. Wywiązała się zacięta walka. Podczas gdy trzech polskich pilotów związało się w walce z Messerschmittami, Skalski i Horbaczewski zaatakowali szyk bombowców i dwa z nich posłali do ziemi. Zaskoczeni w pierwszej chwili Niemcy, nie wiedząc, jaka ilość „Spitfirów" na nich napadła, wycofali się na pełnym gazie w wielkim popłochu, na północ, w kierunku swoich baz. Stasio był tak rozgrzany walką, że gdy nad Sfaxem nie pozostał ani jeden samolot niemiecki, obniżył wysokość lotu, a ujrzawszy kolumnę samochodów ciężarowych, wypełnionych po brzegi żołnierzami, ciągnącą przez ulice miasta, nie wytrzymał. Poniosły go nerwy. Wykonał ostry zakręt i przycelował się do samochodów. Na skutki nie trzeba było długo czekać. Dwa samochody stanęły w płomieniach, w kolumnie powstała nieopisana panika, na ulicach działy się dantejskie sceny.

— Piaskrew! Amunicja się skończyła! — syknął do siebie Stasio, gdy w drugim nalocie zamilkły działka i karabiny w skrzydłach jego „Spitfira". Nie było innej rady, trzeba było wracać na lotnisko startu.

Były to dwa pierwsze zwycięstwa Polish Fighting Team. Cieszyli się nimi nie tylko zwycięzcy, ale również cała nasza polska ekipa, mechanicy i piloci dywizjonu z Wadem na czele. Przez te kilkanaście dni, spędzonych razem, polubili nas już bardzo wszyscy. Wobec nich nie narzekaliśmy na nic, ani na wyżywienie, ani na twarde warunki bytowe. Staraliśmy się latać więcej, niż pozostałe eskadry.

Minęły znów następne trzy dni bez większych emocji. Niemcy wycofali się z Mareth Line na linię Wadi Akarid. 8 Armia parła do przodu, ale musiała to robić ostrożnie, bo teren był mocno zaminowany. Musiano trzymać się utartych dróg, oddalanie się od nich w bok było bardzo niebezpieczne. Trzeba było dużo poświęcać trudu na oczyszczenie przedpola z min.

31 marca zmętnienie powietrza bardzo utrudniało loty. Wieczorem zerwał się wiatr, niósł od pustyni tumany pyłu, sięgające do wysokości 20 000 stóp. Drobinki piasku wciskały się wszędzie, do zasznurowanych namiotów, do nosa, ust i uszu. Ręce lepiły się od brudu. Potrawy pełne były piasku, na powierzchni wody w beczkach tworzył się biały kożuch. Pod wieczór wiatr jeszcze bardziej się nasilił, szarpał namiotem i bił piaskiem w oczy.

Namiot zajmowałem wspólnie z Rolskim i Wyszkowskim. Gdy późno w nocy, po rozegraniu niezliczonej ilości robrów, znalazłem się w namiocie, moi współlokatorzy już spali. Płachtą namiotową trzęsło porządnie, chwiał się drewniany, podtrzymujący płachtę drąg. „Byle wytrzymał do rana" — pomyślałem. Cholera z tym wiatrem i piaskiem! Moja walizka, ulokowana z boku namiotu, przysypana była prawie cała, z łóżka strzepnąłem grubą warstwę piasku. Zasnąłem szybko. Była trzecia w nocy, gdy zbudziło mnie głośne złorzeczenie i szamotanie się z namiotem. Było ciemno. Przykryty byłem jakąś płachtą. Niebawem zorientowałem się, że namiot nasz po prostu zawalił się. Najgorzej ucierpiał Rolski, bo ciężar całego namiotu runął na jego łóżko, a drąg pomacał go zdrowo, co poderwało go na równe nogi, czemu znów przeszkodziło płótno namiotu. Stamtąd pochodziły te przytłumione odgłosy. Chcąc nie chcąc, trzeba było się zwlec z barłogu. Mocując się z wiatrem i piaskiem, postawiliśmy na nowo dźwigar i powbijaliśmy kołki, naciągające sznury. Ku naszej radości, wiatr jakby trochę ucichł i coraz słabiej smagał piaskiem w namiot. Gdy jako tako zakończyliśmy pracę, na wschodniej stronie nieboskłonu zaczęło się rozjaśniać. W mdłym świetle ujrzeliśmy dalsze dwa namioty przewrócone, ale ich mieszkańcy wcale nie kwapili się ich podnieść. Z ulgą na sercu położyliśmy się na nowo do łóżek.

Cały dzień szalała piaskowa burza, o lotach mowy być nie mogło. Dopiero w nocy wiatr ustał, jakby kto ręką odjął. Od morza nadciągało chłodne, orzeźwiające powietrze.

2 kwietnia mechanicy mieli dużo pracy i kłopotów z uruchomieniem silników i przygotowaniem samolotów do lotu. Trzeba było dokładnie przejrzeć wszystkie agregaty silnikowe, narażone najbardziej na pył piaskowy. Dlatego też na pierwszy lot wystartowała tylko czwórka pilotów — Skalski, Horbaczewski, Machowiak i Arct. Reszta pilotów udała się do morza, by zażyć kąpieli, bo słońce zaczęło już doskwierać, a i po wczorajszym dniu trzeba było się jako tako wymyć.

Mniej więcej po godzinie zaczęły wracać samoloty, w pewnych odstępach czasu. Był to oczywiście znak, że piloci nasi musieli stoczyć walkę. Z napięciem liczyliśmy głośno — jest już Machowiak i Horbaczewski, przyleciał Skalski. Arcta wciąż było brak. Upłynęło piętnaście minut, a on wciąż się nie pojawiał. Pobiegliśmy do namiotu operacyjnego. Jakiś samolot zamajaczył na horyzoncie, poznaliśmy „Spitfira" Bohdana. Lądował prosto z trasy, ostrożnie. Na prawym skrzydle samolotu zauważyliśmy poszarpaną blachę, musiał więc porządnie oberwać.

Namiot operacyjny, przed którym ustawiono tabliczkę — operations, rozbity był mniej więcej w środku rozstawienia samolotów, nieco z tyłu za nimi. Tam urzędował nasz „Spy" [5] — intelligence officer Richards. Tam otrzymywali piloci zadanie na lot bojowy, tam przebywali piloci pełniący służbę, tam rozwieszona była na dużej desce mapa sytuacyjna, a na niej nanoszone były zmiany linii frontu. Tam też trzeba było po locie zdać relację Richardsowi, napisać krótki raport z odbytego lotu. Piloci niechętnie to robili, ale „Spy" był bezlitosny i zawsze potrafił ściągnąć tam pilotów po locie.

Stasio zdawał właśnie raport z przebiegu lotu, gdy weszliśmy do namiotu. Naszą czwórkę skierowano nad miasto Gabes, będące już w rękach 8 Armii, gdzie kręciło się około piętnastu samolotów Me-119. Strzelała właśnie do nich nasza artyleria, co zwróciło uwagę pilotów i ułatwiło im zaskoczenie Niemców. Messerschmitty były o trzy tysiące stóp niżej, Stasio zaatakował ich swą czwórką „Spitfirów" od strony słońca. Wkrótce byli już za ich ogonami, a artyleria widząc „Spitfiry", przestała strzelać. Walka trwała krótko, ale aż nadto była krwawa. Skalski, Horbaczewski i Machowiak zestrzelili po jednym Me-109 na pewno, a poza tym zaliczyli sobie jeszcze dwa Me-109 uszkodzone. Nie powiodło się jedynie Arctowi, który, po ulokowaniu się z tyłu za Messerschmittem i dokładnym przycelowaniu się w momencie największego upojenia i pewności, że go zestrzeli, stwierdził, iż na jego samolocie nastąpiła awaria w systemie uruchomiania działek i karabinów maszynowych. Nie tylko że nie zestrzelił niemieckiego myśliwca, ale wkrótce potem oberwał po skrzydle pociskiem z działka. Głuchy trzask i wybuch na prawym płacie, powyrywane kawałki blachy i gwałtowne ciążenie steru na prawą stronę przyprawiły Bohdana o zjeżenie się resztek włosów na jego płowej głowie. Wykonał szybki unik jeden i drugi, samolot jego drżał, jakby się chciał rozlecieć, znurkował ostro w dół. Niemcy uznali go widocznie za wykończonego, bo przestali się nad nim znęcać. Gdy niebezpieczeństwo minęło, Bohdan zmniejszył obroty silnika i na minimalnej prędkości lotu wrócił na lotnisko. Ku jego wielkiej uciesze podwozie nie było uszkodzone i stanęło na zamkach w pozycji na wypuszczone. Nie wykonując kręgu nad lotniskiem, lądował na pasie startu prosto z trasy.

A więc nowy sukces Polish Fighting Team! Tylko, że znów ci sami odnieśli zwycięstwa — Skalski i Horbaczewski. Oni triumfowali, innych, w tym również i mnie, sytuacja ta zaczynała lekko denerwować. Co tu dużo gadać: życzyliśmy im jak największych sukcesów, ale nie bez naszego udziału. Po prostu zazdrościliśmy im w duchu.

Nie miałem dotychczas przyjemności zobaczenia niemieckiego samolotu nawet z daleka. Ci, co ze mną latali w szyku, zaczęli nawet szemrać, że muszę być pechowym dowódcą, gdyż nie napotykamy na żaden opór ze strony myśliwców niemieckich.

2 kwietnia znalazłem się w składzie eskadry, ze Skalskim na czele. Nad lądem przewalały się ławice poprzerywanych chmur, linia horyzontu tonęła w oparach mglistych, od morza wiał lekki chłodny zefirek.

— Stand by for polish flight! [6] — zwrócił się do Stasia dyżurny telefonista w chwili, gdy rozgrywał jakąś zawiłą sytuację brydżową.

— Trudno panowie. Gra jest wygrana, zabierzcie karty ze sobą, dokończymy rozgrywkę po locie — zdecydował. Teraz musimy wsiadać do samolotów.

— Stasiu, włosy mi na dłoni wyrosną, jeśli wygrasz tę grę — powiedziałem do niego w drodze na stoiska samolotów — przecież oni mają cztery asy, a tyś zalicytował cztery bez atu.

— Nie upadaj na duchu. Wcale nie mam zamiaru tej gry dokończyć, powód się znajdzie. Niech chłopaki mają nadzieję, że nas położą.

Nie zapiąłem jeszcze dobrze pasów siedzeniowych, gdy dyżurny telefonista wybiegł przed namiot operacyjny i rozdarł się na cały głos.

— Polish flight take off! Polish flight take off! [7]

Szybko skręciłem pasy i zapuściłem silnik. Stasio ze swoim bocznym wystartował jako pierwszy, tuż za nim ja z Majchrzykiem, a na końcu Martel z Kowalskim.

— Zephyr leader, are you receiving? — usłyszałem głos kontrolera ze stanowiska dowodzenia po włączeniu radiostacji pokładowej. Musiał widocznie coś dla nas mieć pilnego, bo dało się wyczuć że był nieco podniecony.

— Co masz dla mnie? — zapytał Stasio.

— Kurs na Gabes, wysokość 15 000 stóp. Około 20 nieprzyjacielskich samolotów zbliża się z kierunku północnego.

— O kay! Idziemy na Gabes.

Zawyły silniki na pełnym gazie. Ciągnęliśmy w górę, na ile tylko było stać silniki naszych maszyn. Wkrótce włączyła się pierwsza, a następnie druga sprężarka, samoloty nasze nabrały znów wigoru, moc silnika była prawie równa mocy przy ziemi, chociaż znajdowaliśmy się już na wysokości 20 000 stóp. W dole, z przodu widać było poprzez mgielne opary miasto Gabes.

— Niemcy na waszym kursie! — podawał kontroler. — Uważajcie, nasza artyleria kładzie przed nimi zaporę.

— Understand!

Wytężyliśmy jeszcze bardziej wzrok, obserwując przestrzeń przed sobą.

— Z przodu, z prawej artyleria — powiadomiłem Stasia.

— Widzę! Są szkopy! Junkersy i Messerschmitty. Zachodzimy do ataku — komenderował Stasio, zataczając łuk w prawo.

Ale i Messerschmitty były czujne. Zauważono nas, niemieccy myśliwcy zbili się teraz bardziej do kupy i przybliżyli do bombowców.

— Junkersów-88 jest siedem sztuk, a Messerschmittów chyba ponad dziesięć — policzyłem szybko. „My jesteśmy nieco wyżej, stosunek jeden do dwóch, nie jest tak źle! Zaraz się zresztą zacznie!" — rozumowałem w myśli.

Stasio nie namyślał się zbytnio nad sytuacją i dał sygnał do ataku. Zjechaliśmy w stronę Junkersów. Ale Messerschmitty zagrodziły nam drogę i uniemożliwiły dotarcie do nich na odległość strzału. Zauważyli przy tym nasze skromne siły. Junkersy wyrzuciły bomby w pole i natychmiast zawróciły na północ. Messerschmitty zaś, nie dopuszczając nas do nich, przyjęły walkę z determinacją, nie tylko broniąc się, ale i atakując nasze samoloty. Niemcy czuli respekt przed „Spitfirami", toteż wkrótce zaczęli się wycofywać, wykorzystując przy tym rzadkie chmury dla osłony. W ferworze walki znalazłem się nagle sam na wysokości 10 000 stóp. Mój delikwent ze swastykami, za którym goniłem, wpadł właśnie w chmurę. Zataczałem krąg, gdy zauważyłem z boku, w dole, umykającą, co gazu w silnikach, parę Messerschmittów. Wykonałem nagły zwrot i popędziłem na pełnym gazie za nimi. Musieli mnie nie zauważyć, bo niskim lotem, tuż nad ziemią, wyrywali na północ, nie wykonując żadnych zakosów. Gonitwa trwała bardzo długo — tak mi się wydawało — może trzy, a może cztery minuty. Czasu w takich sytuacjach się nie liczy. Minęliśmy już linię frontu, widać było wybuchy pocisków artyleryjskich, rowy, czołgi i samochody. W kabinie zrobiło się gorąco, na moim czole pojawił się kroplisty pot. Odpiąłem maskę tlenową i otarłem rękawem koszuli twarz i oczy. Niemcy wciąż wyrywali wciąż na północ. Silnik „Spitfira" rwał na pełnym gazie z włączonym busterem, powoli zbliżałem się do niemieckich samolotów. 600, 500, 400 yardów...

— Jeszcze bliżej, panie Król — szepnąłem do siebie, pewny skutków mej serii ogniowej. — Może obydwóch wykończysz, tylko spokojnie...

Celownik obejmował już całą sylwetkę samolotu niemieckiego lecącego z tyłu. Nacisnąłem elektryczny włącznik, uruchamiający oba działka i cztery karabiny maszynowe. Zaterkotała długa salwa, pociski świetlne znaczyły drogę swego toru, oplatały cel i migały koło prowadzącego szyk Messerschmitta, który w mig zorientował się w sytuacji i wyrwał gwałtownie skrętem w lewo. Mój cel tymczasem wykonał dość anemiczny zakręt w prawą stronę, co wcale nie przeszkodziło mi w oddaniu do niego jeszcze jednej serii. Niemiecki myśliwiec podciągnął nagle w górę, a następnie pochylił się łbem do dołu i w parę sekund potem rąbnął w piasek. Słup ognia, dymu i kurzu okrył jego doczesne szczątki.

Nie było czasu na obserwację dzieła zniszczenia, jakiego dokonał mój „Spitfire". Zatoczyłem ciasny zakręt i spenetrowałem przestrzeń. Daleko na horyzoncie zauważyłem cienką sylwetkę samolotu dowódcy mojej ofiary.

— Nieładnie, panie Fryc, zostawiać tak kolegę, a samemu wiać do domu — powiedziałem mimo woli do siebie, patrząc w jego kierunku. — I to wtedy, gdy do kolegi biją jak w kaczy kuper — uśmiechnąłem się. A swoją drogą byłem na niego zły, bo zostało mi jeszcze dużo amunicji w działkach i karabinach maszynowych.

Lądowałem na lotnisku jako ostatni z eskadry. Przed namiotem operacyjnym zebrali się już wszyscy piloci, żywo gestykulowali, dzieląc się wrażeniami z niedawno stoczonej walki. Richards chodził już z raportówką i odnotowywał co ważniejsze momenty lotu i walki.

Skalski miał ciężką walkę, w rezultacie której zestrzelił jednego Messerschmitta. Martel dopadł innego Niemca, ale po oddaniu do niego dwóch serii z broni pokładowej nastąpiło zacięcie działek i karabinów. Silnik niemieckiego samolotu dymił mocno, gdy musiał go opuścić. Zaliczono mu jeden Me-109 uszkodzony, no bo nie widział, co się z nim stało.

W nocy z 5 na 6 kwietnia 8 Armia uderzyła z ogromną siłą na pozycje niemieckie pod Wadi Akarid. Z powietrza widać tylko było błyski dział, wybuchy pocisków i tumany kurzu. „Mitchele", które 6 kwietnia osłanialiśmy od samego rana, zrzucały swój ładunek bomb na głowy Afrika Korps. Dowodził nim teraz nowy wódz — generał von Arnim. Rommel odwołany został do Berlina. Do Afryki już nie wrócił.

— Tam, na dole, musi być cholerne piekło — stwierdzaliśmy jednogłośnie po każdym locie. — Niemcy chyba długo nie wytrzymają. Do tego ich lotnictwo nie przejawia żadnej działalności.

Już pod sam wieczór eskadra nasza napotkała nad morzem, naprzeciwko miasta Gabes, około dziesięciu Me-109. Doszło do gwałtownej walki. Nasi byli twardzi i uparci, nie znaczyła dla nich nic przeważająca liczba nieprzyjacielskich myśliwców. Każdy dążył do zestrzelenia chociażby jednego samolotu wroga. Mieliśmy zresztą wspaniałe maszyny zarówno pod względem prędkości, jak i zwinności pilotażowych. Wkrótce Horbaczewski zestrzelił jednego Me-109 i nie bacząc na nic i na nikogo, zabrał się do następnego. W tym właśnie czasie oberwał tak solidnie, że musiał pomyśleć o własnej skórze. Silnik stanął w płomieniach, pilot momentalnie wywrócił samolot na plecy i zamierzał opuścić go na spadochronie. W czasie wykonywania tej figury akrobatycznej pożar został samoczynnie ugaszony, a Dziubek odwrócił znów samolot do lotu poziomego i znurkował w stronę lądu. Zobaczył przed sobą lotnisko zaraz na brzegu, wykonał odpowiedni manewr i wylądował na wypuszczonym podwoziu. Samolot jego był tak postrzelany, że nie opłaciło się go remontować. Dziwiono się bardzo, jak w ogóle mógł utrzymać się w powietrzu i nie rozleciał się.

Na drugi dzień Dziubek przyjechał samochodem do Bu Grara. Był pod mocnym rauszem, bo piloci z dywizjonu „Kittyhawków", dowiedziawszy się o pojawieniu na ich lotnisku Polaka po tak niesamowitej przygodzie lotniczej, uraczyli go winem, a nawet znalazła się whisky. Zapewniali go przy tym, że bardzo lubili, gdy ich nasza eskadra osłaniała. Byli wtedy pewni, że żaden Messerschmitt ich wtedy nie zaskoczy.

Horbaczewski zaliczył sobie jednego Me-109 zestrzelonego na pewno, Wyszkowski jednego Me-109 prawdopodobnie zestrzelonego i Majchrzyk jednego Me-109 uszkodzonego.

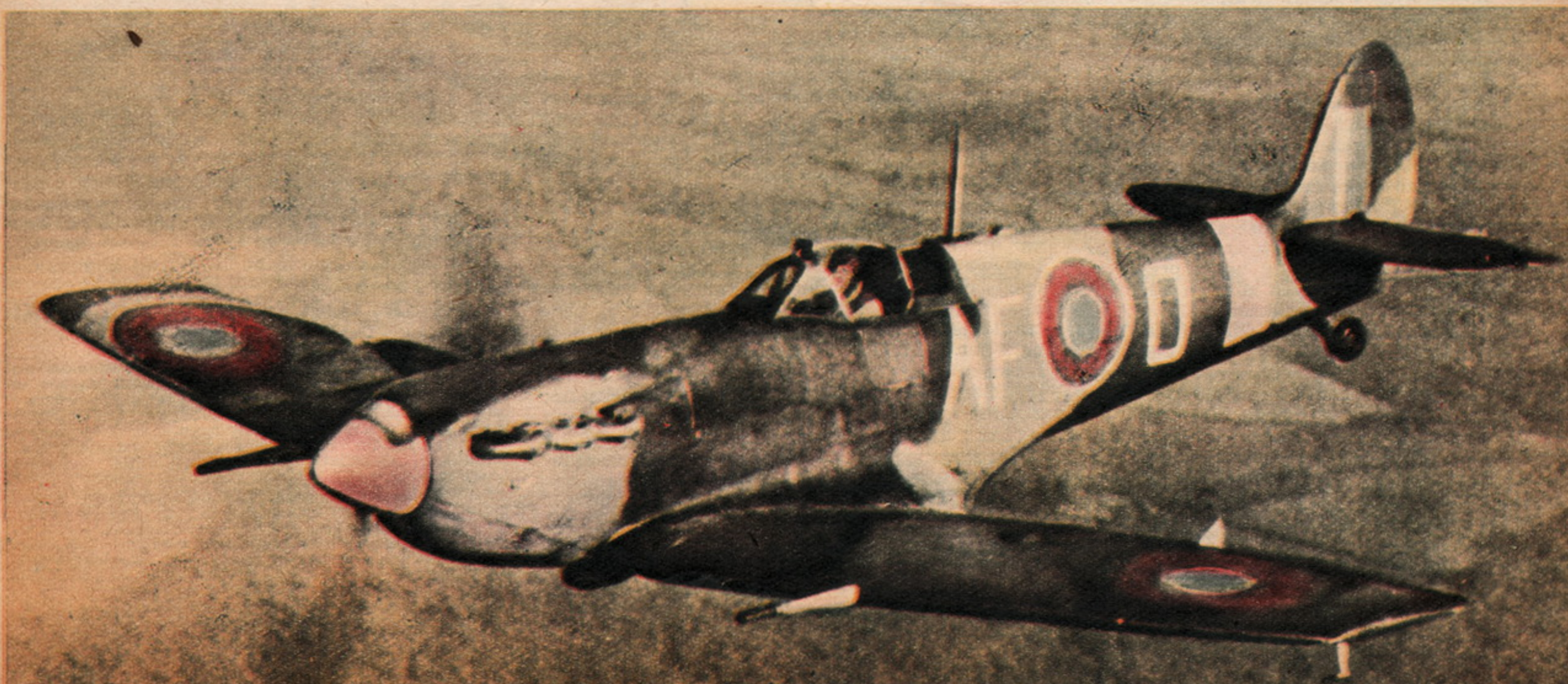
Nie minęły 24 godziny od tego zdarzenia, jak nasza eskadra znów stoczyła następną, pomyślną walkę z niemieckimi myśliwcami. Tym razem samoloty niemieckie zestrzelili Sporny i Malinowski.

Po odniesionych sukcesach w ciągu niespełna trzech tygodni — 10 nieprzyjacielskich samolotów na pewno zestrzelonych, 2 prawdopodobnie zestrzelone i 4 uszkodzone — zaczęto się nami bardzo interesować w całym lotnictwie Middle East. Gratulowano Wade'owi, że dowodził taką wyborową eskadrą. Mówiąc tak prawdę, to mieliśmy dużo szczęścia, bo przecież nasze samoloty wracały z lotów bojowych bardzo często niebezpiecznie postrzelane. Pociski niemieckie omijały dotychczas pilotów oraz ważne agregaty silnikowe i płatowcowe. Niemcy, jak się okazało, umieli się też odgryzać i przy tym dobrze celować. Górowaliśmy jednak nad nimi doskonalszymi samolotami i w tym chyba tkwiła główna przyczyna naszych sukcesów.

W tych gorących dniach walk o Mareth Line i Wadi Akarid nie mieliśmy dużo wolnego czasu. Żyliśmy w ciągłej atmosferze walki. Nasi brytyjscy koledzy odnosili również zwycięstwa, ale zdarzało się, że ten i ów z nich nie wrócił z lotu. Nasz dowódca dywizjonu zestrzelił w międzyczasie dwa następne samoloty niemieckie, podwyższając swe konto do liczby dwudziestu. Dowódca skrzydła Gleed odszedł na zasłużony odpoczynek, jego miejsce zajął Ving Commander Oliver.

---

1) Zefir dowódca, zefir dowódca! piętnastu bandytów nad Sfax. Kurs jeden pięć (15 stopni). Odbiór.
2) Komendę waszą odebrano i zrozumiano. Kurs jeden pięć. Jaki anioł (wysokość)?
3) Zefir dowódca, zefir dowódca! Anioł wysokość 14 000 stóp.
4) W porządku, wysokość 14 000, odpowiada zefir dowódca.
5) Szpieg.
6) Polska eskadra do pogotowia.
7) Polska eskadra start.



W wyniku reorganizacji lotnictwa cywilnego powołane zostało w grudniu 1928 r. państwowo-samorządowe przedsiębiorstwo lotnicze pod nazwą Polskie Linie Lotnicze — „LOT" [1]. Utworzone przedsiębiorstwo miało charakter spółki z ograniczoną odpowiedzialnością o kapitale zakładowym 8 mln zł, podzielonym na 100 udziałów (86 udziałów należało do Skarbu Państwa, którego reprezentantem w spółce był Minister Komunikacji, 10 udziałów wykupił Skarb Śląski i samorządy śląskie, 2 udziały należały do samorządu miasta Poznania, oraz 2 udziały były nie wykupione przez miasto Bydgoszcz).

Wybór formy prawnej przedsiębiorstwa nie był przypadkowy — chodziło tu przede wszystkim o to, aby przedsiębiorstwu dać dużą swobodę w działalności organizacyjno-handlowej. Ta forma organizacyjno-prawna z jednej strony ułatwiała towarzystwom współpracę z prywatnymi zagranicznymi przedsiębiorstwami komunikacji powietrznej, z drugiej zaś umożliwiała bez większych trudności oparcie działalności spółki na zasadach czysto handlowych, przy równoczesnym zapewnieniu państwu i zainteresowanym samorządom kontroli i ingerencji w zasadniczych sprawach przedsiębiorstwa.

Przedsiębiorstwo „Polskie Linie Lotnicze „LOT" posiadało na mocy swego statutu wyłączne prawo do eksploatacji linii lotniczych w obrębie Państwa Polskiego, jak i poza obrębem kraju na podstawie koncesji specjalnej. Pierwsza koncesja udzielona przedsiębiorstwu przez Ministerstwo Komunikacji miała okres 4-letni. W dniu 27 czerwca 1932 r. przedsiębiorstwo otrzymało koncesję na dalszych 6 lat, która z kolei w dniu 4 maja 1939 r. została ponownie przedłużona.

oraz włączono do linii „bałtyckiej" Kowno, w r. 1939 przedłużono linię z Lyddy do Bejrutu, z Gdańska do Kopenhagi, z Budapesztu do Belgradu oraz z Budapesztu do Wenecji i Rzymu.

W związku z tym długość sieci lotniczej wzrosła z 1850 km w roku 1928 do 10 250 km w roku 1939. Charakterystyczną cechą sieci lotniczej był stały wzrost długości linii zagranicznych przy zmniejszaniu się długości linii krajowych. W roku 1939 długość linii krajowych wynosiła zaledwie 1849 km, co stanowiło 18% globalnej długości sieci lotniczej.

W skład sieci krajowej wchodziły linie: promieniście wybiegające z Warszawy do takich miast jak: Gdańsk, Lwów, Katowice, Kraków, Wilno i Poznań. W roku 1939 wszystkie wymienione połączenia z wyjątkiem linii Warszawa — Katowice były ogniwami sieci zagranicznej. Proces wyodrębniania się linii zagranicznych z krajowych zapoczątkowany został dopiero zimą roku 1938/39, kiedy zlikwidowano międzylądowania we Lwowie na linii Warszawa — Bukareszt, w Krakowie na linii Warszawa — Budapeszt oraz utworzono pierwszą nocną dlugodystansową linię lotniczą Warszawa — Ateny — Lydda — Bejrut. Istnienie linii jednolitych dla ruchu krajowego i zagranicznego powodowało duże trudności w wyodrębnieniu przewozów docelowych krajowych od zagranicznych. Ponadto wyodrębnienie ruchu lotniczego krajowego komplikowane było również i przez to, że niektóre linie eksploatowano wspólnie z zagranicznymi przedsiębiorstwami komunikacji lotniczej, co do których brak jest materiałów statystycznych.

I tak np. linia Warszawa — Poznań — Berlin od 1934 r. eksploatowana była wspólnie z niemiecką „Deutsche Lufthansa", Warszawa — Lwów — Czerniowce — Bukareszt od 1937 r. z rumuńskim towarzystwem „Lares", Warszawa — Budapeszt od 1938 r. z węgierskim towarzystwem lotniczym „Malert", Gdynia — Warszawa — Budapeszt — Wenecja — Rzym z włoskim towarzystwem „Avio Linee Italiane".



Sieć linii przedsiębiorstwa PLL „LOT" w roku 1924 (stan z sierpnia). Linia oznaczona kropkami — obsługiwana przez samoloty przedsiębiorstwa francuskiego CIDNA.



Sieć PLL „LOT" w sierpniu 1939 r.

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT" SP. Z O. O.

Na czele spółki PLL „LOT" stał zarząd [2], który kontrolowany był przez Radę Nadzorczą, Komisję Rewizyjną i Komisarza Rządu. Organizacja ogólna przedsiębiorstwa opierała się na założeniach zawartych w statucie z roku 1929.

Cała działalność przedsiębiorstwa kontrolowana była przez Radę Nadzorczą, Komisję Rewizyjną i Komisarza Rządowego.

Wraz z rozwojem „LOT-u" wzrastała liczebność personelu. W r. 1929 liczba pracowników wynosiła około 250 osób, których znaczna część rekrutowała się z pracowników dawnych, prywatnych przedsiębiorstw „Aerolot" i „Aero". W r. 1939 stan liczebny wzrósł do 694 pracowników, wśród których znajdowało się 65 osób personelu latającego (25 pilotów — z których 10 przeleciało ponad 1 mln km), 7 kandydatów na pilotów, 20 radiooperatorów i 13 mechaników pokładowych. Wydział Aerofotogrametryczny zatrudniał 100 pracowników (96 umysłowych i 4 fizycznych). Pozostałą grupę 520 osób tworzyli pracownicy techniczni, ruchowi i administracyjni.

Polskie Linie Lotnicze „LOT" eksploatację rozpoczęły w dniu 2 stycznia na 5 liniach krajowych (Warszawa — Gdańsk, Warszawa — Lwów, Warszawa — Poznań, Warszawa — Katowice i Katowice — Kraków) i jednej zagranicznej (Katowice — Brno — Wiedeń).

Odtąd komunikacja lotnicza wykazywała stały rozwój, wyrażający się wzrostem długości sieci lotniczej, a od 1933 r. także wzrostem we wszystkich kategoriach przewozów. W r. 1929 wydłużenie sieci lotniczej (z 1850 km w r. 1928 do 2870 km) nastąpiło dzięki uruchomieniu nowych krajowych połączeń lotniczych, takich jak: Katowice — Poznań, Poznań — Bydgoszcz — Gdańsk i Warszawa — Bydgoszcz.

W latach następnych dalszy dynamiczny rozwój linii lotniczych związany był z przyrastaniem do sieci linii krajowych nowych odcinków linii zagranicznych i ich wydłużaniem.

I tak: w roku 1930 przedłużono linię Warszawa — Lwów do Bukaresztu, w r. 1931 linia bukaresztańska została przedłużona o 2 odcinki: Bukareszt — Sofia, Sofia — Saloniki, w r. 1932 powstała linia Warszawa — Wilno — Ryga — Tallin, w r. 1934 przedłużono linię Warszawa — Poznań do Berlina, w r. 1936 przedłużono linię z Salonik do Aten, w r. 1937 przedłużono linię z Aten przez Rodos do Palestyny (Lydda)oraz przedłużono linię z Tallina do Helsinek, w r. 1938 uruchomiono 2 nowe linie: Warszawa — Budapeszt, Warszawa — Ateny

Przewozy wykazywały — z wyjątkiem okresu 1930—1932 — stałą tendencję wzrostową. Przewozy pasażerskie w roku 1938 w stosunku do roku 1929 wzrosły przeszło 2-krotnie. W związku ze wzrostem długości linii zagranicznych obserwowało się stały, szybki wzrost udziału pasażerów linii zagranicznych w stosunku do linii krajowych. Wreszcie w roku 1938 liczba przewiezionych pasażerów linii zagranicznych znacznie przewyższyła liczbę pasażerów linii krajowych. Średnia regularność lotów wynosiła 91,5%, przy czym na odcinkach krajowych regularność była wyższa (95,4%) niż na odcinkach zagranicznych (84,8%). Dzięki stałej modernizacji sprzętu wzrasta 2-krotnie liczba pasażerów przypadająca na 1 samolot. W r. 1929 na 1 lot przypadało średnio 2,6 pasażera, w r. 1939 — 5 pasażerów.

Wybuch II wojny światowej przerwał działalność PLL „LOT". Regularną obsługę linii lotniczych bez jakichkolwiek ograniczeń kontynuowano do 23 sierpnia 1939 roku. Później jednak, ze względu na rozwijającą się sytuację polityczną i związane z tym specjalne potrzeby przewozowe, PLL „LOT" wstrzymały publiczną sprzedaż biletów na eksploatowane linie, a prawa przelotu pozostawiono jedynie osobom wojskowym i urzędowym. W dniach od 23 do 31 sierpnia poza normalną obsługą linii regularnych samoloty „LOT-u" wykonały szereg lotów dodatkowych do Berlina, Kopenhagi, Wenecji i Londynu.

W pierwszych dniach wojny czyniono wysiłki utrzymania komunikacji lotniczej w nowych, zmienionych wojennych warunkach i przygotowywano się do utrzymania połączeń mogących posiadać zasadnicze znaczenie dla celów wojennych. Między innymi wszczęto pertraktacje w sprawie przedłużenia linii z Bejrutu przez Damaszek, Bagdad do portu Basra leżącego nad Zatoką Perską, aby zapewnić sobie łączność z zapleczem angielsko-francuskim. Zbombardowanie jednak w pierwszych dniach wojny lotnisk głównych i stałe wykrywanie przez nieprzyjaciela lotnisk pomocniczych uniemożliwiło wykonywanie wojennych zadań komunikacji Polskich Linii Lotniczych „LOT".

W końcu należy zwrócić jeszcze uwagę na perspektywiczne plany rozwoju lotnictwa komunikacyjnego okresu międzywojennego.

Otóż ogólnie rzecz biorąc Polskie Linie Lotnicze „LOT" przewidywały dalszy szybki rozwój transportu lotniczego Polski. Na rok 1940 planowano rozdzielenie ruchu zagranicznego i krajowego przez stworzenie odrębnej sieci dla linii krajowych i zagranicznych.

Układ i długość sieci linii wewnętrznych miał pozostać bez zmian (na poziomie roku 1939), natomiast sieć zagraniczną planowano stale rozszerzać i to głównie w kierunku wschód—zachód.

I tak np. planowano otwarcie dalszych nowych linii takich jak:

a) Warszawa — Mińsk — Moskwa,

b) Warszawa — Wiedeń — Mediolan — Marsylia — Barcelona — Madryt — Lizbona (z planowanym przedłużeniem do USA),

c) Warszawa — Praga,

d) Przedłużenie linii z Berlina przez Brukselę do Paryża,

e) Przedłużenie linii z Berlina przez Amsterdam do Londynu z planowanym przedłużeniem przez Shannon do USA,

f) Przedłużenie linii z Bukaresztu do Konstantynopola oraz

g) z Belgradu do Sofii.

W roku 1944 globalna długość sieci lotniczej miała osiągnąć ok. 15 700 km, planowano wykonać na niej ok. 21 900 lotów, przewożąc ok. 120 000 pasażerów, 1 800 t ładunku i 1 000 t poczty. Największy wzrost sieci przewidywano na lata 1942 — 44, tj. na okres II etapu 15-letniego programu gospodarczego (1939 — 1954), w którym miało dominować budownictwo komunikacyjne.

Dr MIECZYSŁAW MIKULSKI

---

[1] W dniu 27 grudnia 1928 r. przedsiębiorstwo „LOT" jako spółka z o. o. zarejestrowana została w sądzie okręgowym w Warszawie — rejestr handlowy dział B, nr LXVIII 9825 — pod nazwą: Linie Lotnicze „LOT"; w połowie 1929 roku nazwa przedsiębiorstwa została rozszerzona przez dodanie przymiotnika „Polskie" — Polskie Linie Lotnicze „LOT".

[2] W skład pierwszego Zarządu „LOT-u" wchodzili: mjr inż. T. Turbiak, inż. S. Krzyczkowski, W. Konopka, a później J. Mystkowski, ostatnią zaś dyrekcję przed wojną stanowili: mjr pil. inż. W. Makowski, inż. E. Roland, dr H. Górecki i inż. L. Zajfert.

POCZTA LOTNICZA

JAKĄ WYBRAĆ SZKOŁĘ?

„Mam 14 lat, jestem uczniem VIII klasy szkoły podstawowej i stoi przede mną problem wyboru zawodu. Interesuję się lotnictwem i chciałbym zostać pilotem. Cały problem polega na tym, że nie wiem co robić po skończeniu ósmej klasy, do jakiej szkoły zdawać egzamin?

Pytałem o to wielu ludzi, ale ich zdania były różne i sprzeczne, tak że nie rozwiązały mojego problemu. Któregoś dnia oglądałem w telewizji reportaż z Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Po reportażu spiker powiedział: „Zainteresowanych informujemy, że kandydat do takiej szkoły powinien ukończyć liceum ogólnokształcące lub odpowiednie technikum". Ponieważ jestem uczniem czwórkowym, do liceum wolałbym się nie „pchać", tylko iść do „odpowiedniego technikum". Sęk w tym, że nie wiem konkretnie jak się te „odpowiednie" technikum nazywa. Wydaje mi się, że w Warszawie powinno się kilka takich techników znaleźć.

Proszę więc o podanie mi chociaż jednego adresu takiego „odpowiedniego" technikum, znajdującego się w Warszawie" — pisze **Janusz Olszak z Warszawy.**

Nie pierwszy to list w tej sprawie, świadczący niewątpliwie o mało precyzyjnej informacji różnych organów i instytucji. Pod określeniem „odpowiednie technikum" należy rozumieć takie technikum, którego program nauczania jest przynajmniej w części pokrewny z programem nauczania w Oficerskiej Szkole Lotniczej, a właściwie Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej, jako że dawna OSL przekształcona została w br. w wyższą szkołę wojskową.

Do techników, których absolwent ma otwartą drogę do WOSL (pod warunkiem, iż odpowiadać będzie również innym wymaganiom, m. in. takim jak szkolenie lotnicze w aeroklubie w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, odpowiednie zdrowie, i inne) należą technika: mechaniczne, mechaniki precyzyjnej, samochodowe, kolejowe, górnicze, elektryczne, lotnicze, budowy silników itp.

Nie wskazane jest natomiast podejmowanie przez kandydata do WOSL nauki w technikach czy liceach medycznych, pielęgniarstwa, pedagogicznych, muzycznych, sztuk plastycznych, gastronomicznych, ekonomicznych itp.

Mieczysław Bałdyga — Pyrzyce, Jerzy Wł. Franiak — Sejny, Tomasz Wójcicki — Łódź. Odpowiadamy kolejno na pytania naszych Czytelników.

1. Z wykształceniem w zakresie szkoły podstawowej i bez żadnych kwalifikacji nie można otrzymać pracy w żadnym aeroklubie, w charakterze mechanika lotniczego. Nie można też liczyć na uzyskanie takiego zawodu w wojsku, nawet w podoficerskich szkołach zawodowych, gdzie wymaga się wykształcenia minimum w zakresie zasadniczej szkoły zawodowej. W związku z tym proponujemy rozpoczęcie starań o wstąpienie do Podoficerskiej Szkoły Zawodowej im. Rodziny Nalazków w Elblągu. Jest to jedyna szkoła wojskowa, do której mogą być przyjęci absolwenci szkół podstawowych chociaż i tu chętniej widzi się nieco większe wykształcenie. Dokładnych informacji o szkole i warunkach przyjęć udzielają wszystkie Powiatowe Sztaby Wojskowe (WKR-y).

2. Absolwent dziewięciu klas nie może zostać pilotem w lotnictwie. Natomiast z takim wykształceniem starać się można o przyjęcie do jednej z podoficerskich szkół zawodowych związanych z lotnictwem, do których przyjmowani są wyłącznie poborowi. Dokładnych informacji zasięgnąć można również w Pow. Szt. Wojsk (WKR).

3. Absolwent szkoły podstawowej, pragnący uczyć się w średniej cywilnej szkole lotniczej, może starać się o przyjęcie do **Lotniczych Zakładów Naukowych — Wrocław, Psie Pole, ul. Kiełcowska 43—53** lub do jednego z techników, istniejących przy poszczególnych Wytwórniach Sprzętu Komunikacyjnego. Informacji o szkołach istniejących przy WSK zasięgnąć można w Zjednoczeniu Przemysłu Lotniczego — Warszawa, ul. Krucza 36 (Wydział Organizacji, Zatrudnienia i Płac).

LITERÓWKA

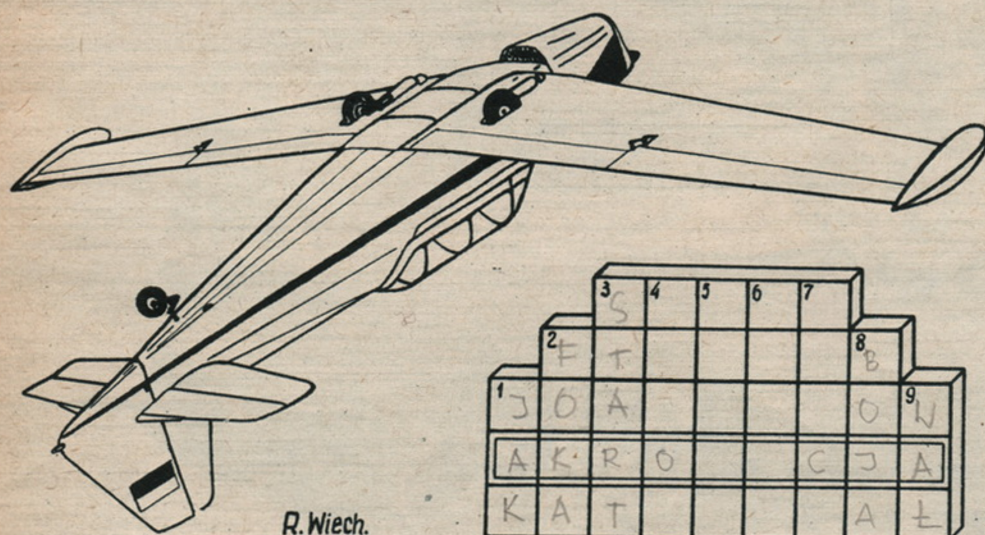
Do diagramu należy wpisać pionowo dziewięć wyrazów o poniższym znaczeniu. Litery znajdujące się w oznaczonym rzędzie poziomym dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — samolot konstrukcji Jakowlewa, 2 — nazwa szybowca SZD-24, 3 — pierwsza faza lotu, 4 — samolot o dużych wymiarach, 5 — konstruktor szybowca „Zefir 3", 6 — pionier fotografii lotniczej, 7 — taktyczny zespół samolotów w locie, 8 — pływający znak nawigacyjny w żegludze, 9 — osadzone jest na nim śmigło.

Opracował **Ryszard Wiech**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązanie do dnia 10.XII. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

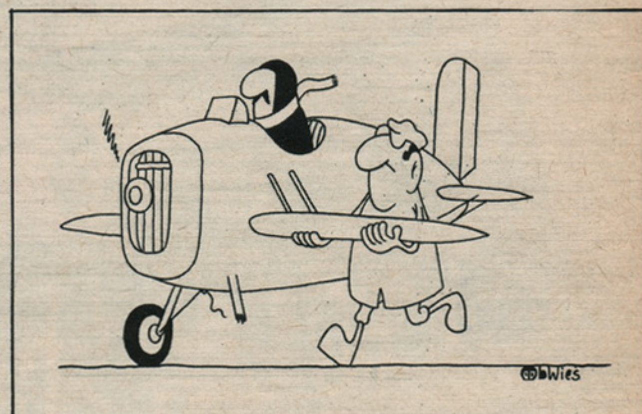
Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Literówka".**



BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 428

16(3119)	**Grzegorz Wściubiak** — 6 h 02 min, 1300 m,	50 km	(1.06.1966)
17(3120)	**Marek Muras** — 5 h 34 min, 1025 m,	105 km	(11.06.1966)
18(3121)	**Józef Glanc** — 7 h 23 min, 1050 m,	65 km	(21.07.1966)
19(3122)	**Andrzej Korzeniowski** — 6 h 30 min, 1350 m,	149 km	(23.08.1966)
20(3123)	**Czesław Bednarski** — 5 h 03 min, 1200 m,	76 km	(29.08.1966)
21(3124)	**Ryszard Kapuściński** — 5 h 04 min, 1080 m,	145 km	(19.09.1966)
22(3125)	**Kazimierz Adaszyński** — 5 h 39 min, 1850 m,	56 km	(9.05.1967)
23(3126)	**Henryk Trel** — 6 h 12 min, 1200 m,	67 km	(10.05.1967)
24(3127)	**Włodzimierz Chabasiński** — 5 h 24 min, 1340 m,	54 km	(10.05.1967)
25(3128)	**Ryszard Majkowski** — 5 h 11 min, 1175 m,	107 km	(11.05.1967)
26(3129)	**Zenon Krystek** — 5 h 25 min, 1200 m,	77 km	(27.05.1967)
27(3130)	**Janusz Bańczerowski** — 5 h 25 min, 1275 m,	321 km	(27.05.1967)
28(3131)	**Stanisław Kuryłowicz** — 5 h 26 min, 1200 m,	57 km	(30.05.1967)
29(3132)	**Aniela Kisielewska** — 5 h 03 min, 1350 m,	67 km	(31.05.1967)
30(3133)	**Jan Wertz** — 6 h 03 min, 1125 m,	106 km	(3.06.1967)
31(3134)	**Piotr Artymowicz** — 5 h 02 min, 1350 m,	120 km	(3.06.1967)
32(3135)	**Stanisław Januszewski** — 7 h 27 min, 1050 m,	63 km	(4.06.1967)
33(3136)	**Andrzej Augustyniak** — 5 h 20 min, 2275 m,	112 km	(4.06.1967)
34(3137)	**Włodzimierz Bugara** — 5 h 06 min, 1100 m,	107 km	(4.06.1967)
35(3138)	**Jerzy Osmólski** — 5 h 18 min, 1150 m,	70 km	(4.06.1967)
36(3139)	**Józef Moskal** — 5 h 52 min, 1250 m,	95 km	(7.06.1967)
37(3140)	**Franciszek Piwowarczyk** — 5 h 31 min, 1350 m,	95 km	(6.06.1967)
38(3141)	**Ryszard Szpieć** — 6 h 50 min, 3450 m,	184 km	(7.06.1967)
39(3142)	**Janusz Marfiak** — 7 h 15 min, 1045 m,	56 km	(19.06.1967)
40(3143)	**Zbigniew Piątkowski** — 5 h 15 min, 1260 m,	72 km	(20.06.1967)
41(3144)	**Stanisław Podlewski** — 5 h 04 min, 1300 m,	58 km	(20.06.1967)
42(3145)	**Andrzej Mucha** — 6 h 34 min, 1650 m,	63 km	(20.06.1967)
43(3146)	**Witold Nowakowski** — 5 h 20 min, 1300 m,	53 km	(25.06.1967)
44(3147)	**Mirosław Klonowski** — 5 h 05 min, 1050 m,	55 km	(6.07.1967)
45(3148)	**Tadeusz Wusatowski** — 6 h 06 min, 1025 m,	66 km	(6.07.1967)
46(3149)	**Tadeusz Litarowicz** — 5 h 38 min, 1400 m,	71 km	(6.07.1967)
47(3150)	**Władysław Perlański** — 5 h 42 min, 1250 m,	55 km	(6.07.1967)
48(3151)	**Zygmunt Kasztelewicz** — 5 h 33 min, 1450 m,	80 km	(6.07.1967)
49(3152)	**Stanisław Iwanicki** — 5 h 13 min, 1400 m,	72 km	(6.07.1967)
50(3153)	**Jerzy Wachałowicz** — 7 h 35 min, 1400 m,	113 km	(6.07.1967)
51(3154)	**Stanisław Wojno** — 5 h 09 min, 1460 m,	60 km	(7.07.1967)
52(3155)	**Marek Madrzak** — 5 h 13 min, 1150 m,	63 km	(20.07.1967)
53(3156)	**Halina Dąbrowska** — 6 h 17 min, 1320 m,	90 km	(25.07.1967)
54(3157)	**Mieczysław Skrzywanek** — 5 h 27 min, 1300 m,	54 km	(25.07.1967)
55(3158)	**Bogusław Węgierski** — 5 h 50 min, 1500 m,	54 km	(25.07.1967)
56(3159)	**Grzegorz Gieleszyński** — 6 h 00 min, 1100 m,	54 km	(25.07.1967)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL



WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

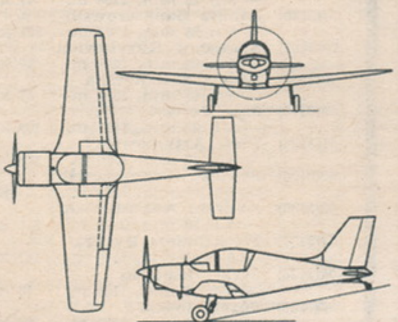
Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 9625 T-57

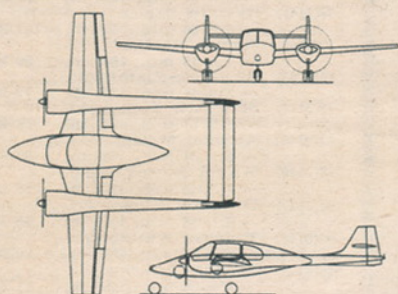
SAMOLOTY AMATORSKIE



Inż. Yves Chasle jest konstruktorem nowego francuskiego samolotu amatorskiego YC-12 „Turbillon" Jest to samolot 1-miejscowy z silnikiem o mocy 65 KM. Konstrukcja drewniana. Rozpiętość — 6,7 m, pow. nośna — 7,2 m², wydłużenie — 6. Ciężar własny — 285 kG, ciężar całkowity — 427 kG. Zbiornik paliwa o pojemności 72 l. Próby prototypu wykazały, że jest on również świetnym samolotem akrobacyjnym.

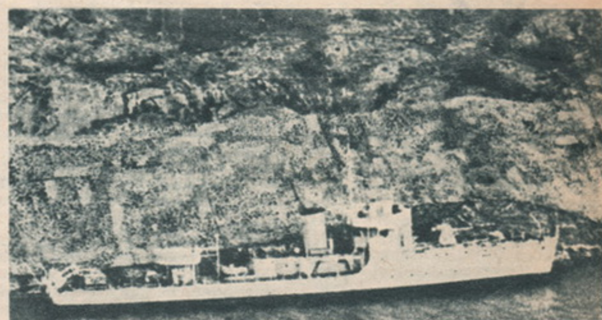
W opracowaniu znajduje się następny samolot tegoż konstruktora. Będzie to lekki samolot 4-miejscowy z 2 silnikami Continental o mocy 2 × 90 KM. Rozpiętość — 10,0 m, długość — 8,3 m, pow. nośna — 14,24 m², ciężar całkowity — 1 150 kG. Układ dwukadłubowy.





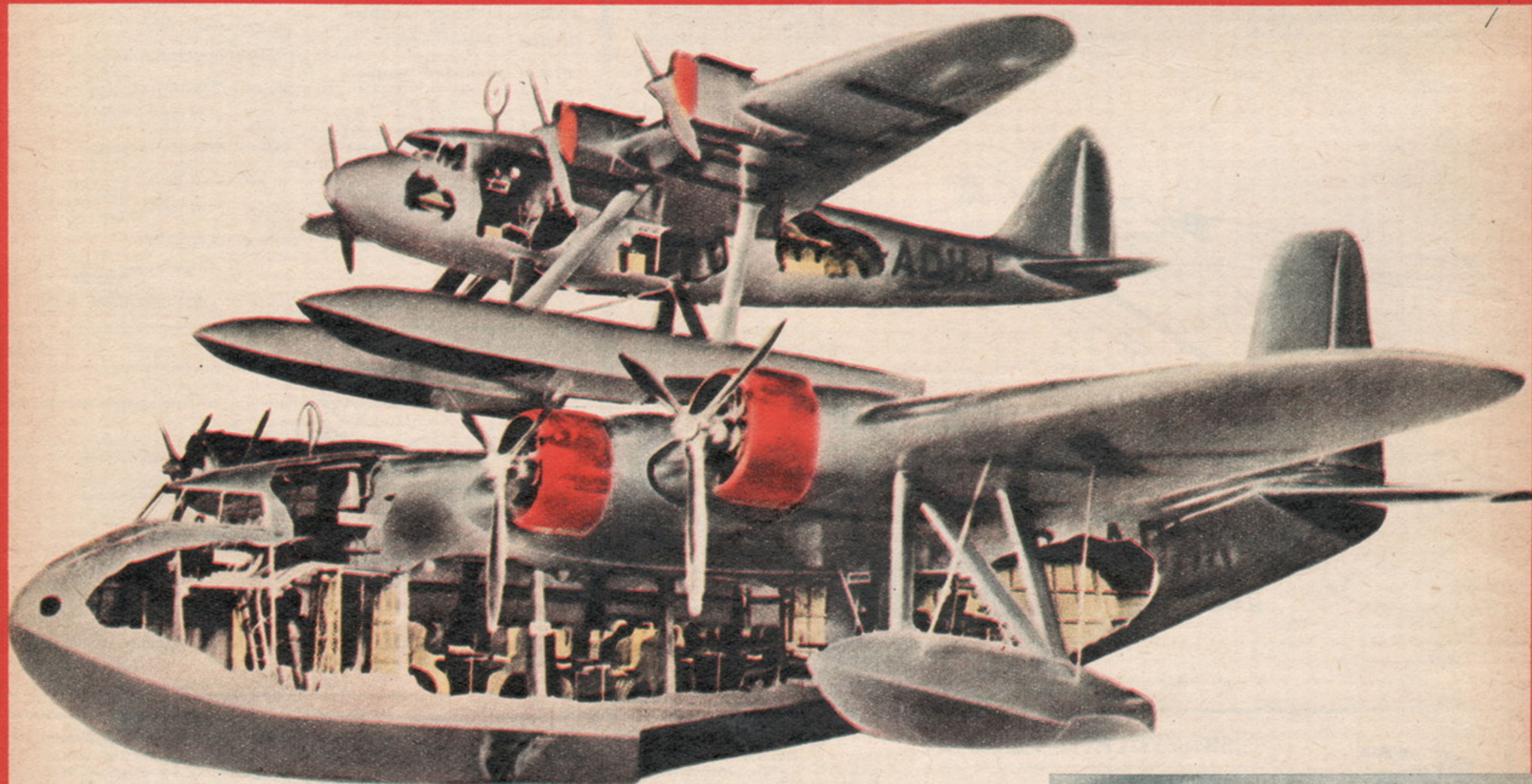
KAMUFLAŻ CZYLI GDZIE JEST OKRĘT ?

Kamuflaż, to malowanie ochronne — maskujące sprzęt i obiekty wojskowe. Oto zdjęcia lotnicze ilustrujące nowe metody maskowania opracowane w Szwecji. Na zdjęciu górnym — trałowiec bez kamuflażu, na zdjęciu środkowym — ten sam okręt z tradycyjnym malowaniem ochronnym, u dołu — tenże trałowiec w pełnym kamuflażu taktycznym (nowy sposób malowania oraz siatki ochronne), zniekształcającym nie tylko sylwetkę okrętu ale nawet jego cienie. Nowa metoda maskowania jest oparta na wzorach chemicznych, analizie spektralnej i obliczeniach matematycznych. Szwedzi twierdzą, że ich metoda jest prosta i uniwersalna w zastosowaniu oraz bardzo skuteczna.









SAMOLOT ZESPOŁOWY „MERCURY" „MAIA"

Nasz Czytelnik p. Ryszard Gójski z Wrocławia znalazł w swoich zbiorach wycinków z prasy lotniczej interesujący przekrój perspektywiczny z 1937 r., przedstawiający angielski zespół „Maia" i „Mercury" będący rewelacją techniczną owych czasów. Pisaliśmy o tym obszernie w „SP" nr 39 z br.. A oto przekrój tego zespołu. „Maia" — to łódź latająca Short S-21, „Mercury" — wodnosamolot pływakowy Short S-20.

